

ÉDITORIAL

Pollution atmosphérique urbaine : de la prise de conscience à l'action

En 1993, avec la médiatisation de l'étude ERPURS, les Français, à commencer par les Parisiens, découvrent que l'air leur est compté.

Certes, on se doutait bien des liens entre indicateurs de pollution liés à la circulation et dégradation de la santé. Certaines études notamment étrangères, avaient attiré l'attention sur la question, mais le débat restait limité à la sphère des spécialistes.

La dégradation générale de l'air était plus symbolisée par la destruction de la couche d'ozone, par les pluies acides et par l'effet de serre, avec la particularité que ces problèmes n'étaient pas perçus comme une mise en danger, ici et maintenant, de notre santé.

À partir de cette démonstration de relation directe et des constats épisodiques de pointes de pollution, les autorités, volontairement ou sous la contrainte électorale, durent revoir l'ensemble de la question « air ». Quelques étapes peuvent être retenues.

– 1994 : mise en place d'une procédure préfectorale d'information et d'alerte en Ile-de-France prévoyant entre autres des restrictions de circulation.

– 1995 : lancement du projet d'extension du dispositif de surveillance à toutes les villes de plus de 100 000 habitants.

Incitation à l'utilisation de véhicules plus propres (GPL, gaz et électricité).

– 1996 : une nouvelle loi française sur l'air est adoptée. Le précédent texte de 1961 était en grande partie inadapté aux thématiques de pollutions régionales et planétaires, et n'intégrait pas de principes de lutte.

Les directives européennes « Ozone » sont – enfin – transcrites en droit français.

– 1997 : première décision de mise en place de la circulation alternée lors d'un pic de pollution à Paris. La forte adhésion que rencontra cette opération fut une surprise pour beaucoup.

L'adaptation et la modernisation des réseaux de mesures se concrétise (passage de 1 350 à 2 000 capteurs en deux ans et plus de 100 salariés supplémentaires) et on commence à avoir des données moins fragmentaires sur l'ozone.

– 1998 : la pollution par la circulation apparaît clairement comme un problème national. Des cartes de la pollution sont diffusées avant le journal télévisé de 20 h de TF1. Première opération réussie de la journée « En ville sans ma voiture ».

Les directives Auto-oil et Euro 2000 sont adoptées. Les Plans de Déplacement Urbain redistribuant l'espace de voirie en faveur des modes non polluants et des transports en commun sont mis en chantiers (sans oublier les Plans Régionaux de Qualité de l'Air et les Plans de protection de l'atmosphère qui complètent le dispositif). Le Conseil National de l'Air est créé cette année là.

– 1999 : les études montrant l'influence prééminente de la pollution de fond sur la santé et les premières cartographies d'exposition permettent d'améliorer la compréhension du public sur la nécessité de solutions durables à côté des mesures ponctuelles liées aux « pics »... et l'année n'est pas terminée !

Dans cette même période le gaz sera favorisé et le diesel légèrement taxé pour les automobiles.

Les tramways sont plébiscités (Saint-Denis, Strasbourg...) de même que les pistes cyclables. Les premières flottes de bus au gaz font leur apparition (Nice, Paris). Les niveaux de pollution

obligeant à l'information du public sont révisés à la baisse et les recommandations plus précises.

Comparé aux dizaines d'années qu'il a fallu pour interdire l'amiante ou le tabac dans les lieux publics et au temps qu'il a fallu pour réduire certaines pollutions industrielles, toujours d'actualité depuis un siècle, on voit bien, pour cette pollution particulière, le chemin parcouru et l'importance de l'inversion de tendance dans un délai si court.

Dans ces conditions, la survalorisation par les médias des pointes de pollution ne devrait pas être critiquée inconsidérément. Certes il n'y a pas de solutions durables basées uniquement sur une gestion des pics, mais ceux-ci sont un vecteur extrêmement puissant de sensibilisation aux efforts restant à fournir pour améliorer la qualité de l'air. Il y a fort à parier que sans ce débat récurrent sur les épisodes de pointes de pollutions, le développement de la mesure, de la veille et de la sécurité sanitaire et, bien sûr, les mesures de fond, seraient probablement sacrifiées à d'autres nécessités d'actualité.

Quant à la façon dont les informations sont retranscrites et interprétées, elle est vraisemblablement la réaction à un héritage de doute légitime sur la sincérité de l'information officielle et traduit un besoin de ne pas déléguer aux seuls spécialistes le pouvoir de débattre, avec tout ce que cela comporte d'imprécision scientifique mais aussi d'accroissement de l'intérêt du plus grand

nombre à comprendre des domaines de connaissances complexes.

La négation des effets de certains polluants, organisée par certains groupes de pression ces dernières années a aussi fortement altéré le climat de confiance entre la population et les décideurs. Or cette relation de confiance est nécessaire pour faire accepter des risques mêmes négligeables. C'est grâce à la publication d'études d'impact sanitaire et à la crédibilité des mesures de protection de la santé que cette relation pourra être restaurée.

Toujours est-il que la prise de conscience, récente en France, de la nécessité d'agir pour diminuer la pollution due à la circulation, la mise en place d'un vrai réseau de mesure de la qualité de l'air, l'amélioration de la modélisation spatiale et temporelle, l'information du public, le financement d'études épidémiologiques, la responsabilisation des décideurs politiques doivent être mis à contribution pour les autres polluants.

Les conditions sont désormais réunies pour le développement d'outils multiples qu'il faut souhaiter adaptatifs, permettant d'anticiper afin d'éviter ou de limiter dans l'avenir les situations critiques d'environnement et de santé liées aux pollutions atmosphériques.

Jean-Félix BERNARD
Président du Conseil National de l'Air