

EDITORIAL

Dans la plupart de nos cités, il est clair que l'automobile est la source majeure de la pollution atmosphérique (sub)urbaine et qu'elle est fortement impliquée dans la pollution photo-oxydante et particulaire. Elle est responsable de nuisances évidentes et d'une part importante des effets sanitaires constatés actuellement et mettant en relation indicateurs de pollution de l'air et indicateurs de santé. Rappelons que la source automobile présente des caractéristiques assez particulières par le nombre, la diversité et l'extrême diffusion des émetteurs et par la proximité et la variabilité des émissions par rapport à la population. Pourtant, les progrès technologiques réalisés sont indiscutables : amélioration des carburants, du fonctionnement des moteurs thermiques, de leur consommation unitaire et de leurs effluents, pour les véhicules récents. Mais l'effet en est neutralisé et dépassé du fait de l'accroissement du parc automobile (et de son vieillissement) et du trafic routier.

Alors que faire face à la pollution atmosphérique (sub)urbaine d'origine automobile, afin d'en maîtriser les effets sanitaires potentiels et, ne les oublions pas, les nuisances (bruit, odeurs,...) interférant avec la qualité de vie ?

Il n'y a pas de recette miracle mais une série de moyens qualifiables de technologiques, politiques et sociaux. Les progrès technologiques vont se poursuivre, n'en doutons pas (et espérons-le pour le moteur/effluent diesel), mais ils seront de moins en moins efficaces pour un rapport coût/bénéfice de plus en plus élevé ; de plus, les effets en seront plus ou moins différés dans le temps selon les cas (effet « carburant » ou effet « moteur »). Les approches politiques et sociales sont liées à bien des égards. La première est illustrée par la récente loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui, outre des concepts nouveaux, crée des outils « territoriaux » avec les plans (PRQA, PPA, PDU) et des incitations en faveur de carburants et de moteurs plus propres. Des transports en commun efficaces doivent être développés, parallèlement à une diversification des moyens de transport « propres », de même que l'équipement des flottes captives en véhicules peu ou pas polluants, bien entretenus et conduits par des personnels informés des problèmes de pollution atmosphérique. Il faut aussi, dans toute la mesure du possible, organiser autrement la cité, sans l'assujettir à l'automobile, comme certains l'ont prôné jadis.

Tout cela est essentiel mais ne saurait aboutir sans un effort majeur, soutenu et permanent en direction du corps social en termes de bon usage et de bon entretien des véhicules. C'est bien connu, le progrès scientifique et technique ne peut à lui seul solutionner les

problèmes (quand il n'en crée pas de nouveaux !) ; rien ne peut se faire sans la maîtrise des comportements individuels et collectifs qui ne se modifient que grâce à l'information et à l'éducation. Cela rejoint, d'ailleurs, les préoccupations de « développement durable » pour lequel, comme le dit fort justement Y. Martin (« Responsabilité et Environnement », avril 1997, p. 8), on ne peut pour quelque produit de consommation que ce soit, se contenter de modifier et d'améliorer les seuls modes de production ; il faut aussi peser sur les modes de consommation, d'autant que la dimension « conseil » s'amenuise sans cesse, avec l'amélioration de la qualité des produits.

Comme dans le domaine de la sécurité routière, il faut responsabiliser l'automobiliste. C'est le rôle des décideurs et le Conseil Régional d'Ile-de-France organise dans ce sens une campagne d'information et de sensibilisation du citoyen « Ça n'a l'air de rien mais ça change tout », en cette fin juin 1997. Mais c'est aussi le rôle des constructeurs et des techniciens de l'automobile qui ne s'impliquent pas assez dans ce domaine, malgré leurs « réseaux ». C'est, avec eux, le rôle d'une association comme l'APPA qui associe les différents acteurs en cause. Certes, c'est une œuvre de longue haleine qui passe par une meilleure organisation et un meilleur fonctionnement de la cité et par un changement des comportements, c'est-à-dire par une véritable révolution culturelle à laquelle nous devons tous contribuer.

Ce numéro 154 de la revue « Pollution Atmosphérique » comporte plusieurs documents concernant un colloque auquel nous avons participé avec le Dr W. DAB, un rapport CSTB-APPA (Nantes) relatif à la fiabilité des aspirateurs ménagers face aux particules atmosphériques en suspension, accompagné d'un avis du Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France, et deux documents concernant la pollution atmosphérique d'origine automobile et « hors-route » émanant respectivement du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles et de S. EVANS et al.

Par ailleurs, les trois articles proposés à nos lecteurs se rapportent à la notion de « système de permis négociable » aux USA, par P. BAUDUIN et P. HARTMANN (EDF), aux démarches internationales mises en œuvre pour la prévision des épisodes d'ozone, par A. FROMAGE et E. GILIBERT (AIRPARIF) et à l'émission de particules par le quai à pondéreux de Dunkerque, par K. DEBOUDT et al. (Universités du Littoral et de Rouen).

Pr Bernard FESTY
Président de l'APPA