

Pollution aux particules fines : comment Berlin et Stuttgart ont réduit leurs émissions



Ce lundi, seuls les véhicules portant une plaque impaire sont autorisés à circuler à Paris et dans les départements de la petite couronne, à moins qu'ils ne soient électriques, hybrides ou ne transportent trois passagers. Si la France avait imité certains de ses voisins, elle n'en serait pas là...

Avec Patrice
Halimi

Atlantico : Le gouvernement vient de décider de la mise en place d'une circulation alternée à partir de lundi pour tenter de faire baisser le niveau de pollution aux particules fines qui persiste depuis une semaine. Cette mesure est-elle adaptée ? Peut-elle porter ses fruits dans les faits ?

Patrice Halimi : Cette mesure était à mettre en place, en tous cas. **Etdès mardi ou mercredi, pas aujourd'hui seulement.** Mais il ne faut pas y voir une malédiction, Airparif avait prédit cette détérioration de la qualité de l'air, ce n'est pas un scoop. **On peut donc à juste raison s'étonner de cette lenteur dans la prise de décision.**

On peut nourrir un regret sur cette circulation alternée : il faudrait *vraiment* limiter le nombre de voitures et de camions, alors qu'en réalité les véhicules professionnels, qui ne sont pas concernés, sont très nombreux.

Cette mesure, qui était à faire, m'inspire deux choses : **trop tard, et trop peu. Nous n'avons pas fourni le travail en amont.**

La France a fourni des efforts pour limiter la pollution industrielle, mais des progrès restent à faire dans les transports et le chauffage. Des villes comme Berlin ou Stuttgart sont souvent citées en exemple. Comment ont-elles fait pour réduire leurs émissions ?

Ces villes européennes sont entrées dans des démarches en amont, de manière préventive. **Elles présentent l'avantage de ne pas être impactées par le diesel.** La France a fait ce choix énergétique et économique dans les années 80-90, avec les résultats que tout un chacun peut voir et ressentir.

Le précédent gouvernement avait commencé à s'intéresser au principe des zones dites de « low emission ». **Là où ce système a été mis en place en Europe, on est parvenu parfois à diviser par deux les émissions de microparticules. 25 % à Berlin, et même 40 % à Stockholm !** Aujourd'hui nous en parlons à cause du pic que nous traversons, mais c'est passer sous silence le problème dramatique de la pollution de fond, qui est là toute l'année. Ces zones, qui sont au nombre de 180 environ, réparties dans neuf pays d'Europe, participent d'une démarche de fond. A partir du moment où le « lit » constant de pollution diminue, les pics sont de moins en moins nombreux. **A Paris et à Marseille, il suffit d'un peu de beau temps et d'un départ en vacances pour détériorer encore plus la qualité de l'air, puisque le « terrain » est déjà préparé.**

Comment fonctionnent-elles, ces zones de « low emission » ?

C'est très simple, chaque ville mène une politique globale, avec des objectifs. En France on prend des mesures sans trop savoir quels seront les effets, et si elles sont vraiment utiles. C'est comme si on cherchait à réduire les dépenses de l'Etat sans trop savoir à combien on désire parvenir. **Le « secret » est là : il faut se donner des objectifs chiffrés.**

Et pour y parvenir, il faut : **une circulation alternée drastique dès que la situation l'exige, des voies réservées aux transports publics, au covoiturage, etc., d'autres voies exclusivement réservées aux vélos, ou encore des démarches multimodales** (un seul ticket, qui permet d'utiliser dans la foulée le vélo, le bus/métro, le train, puis de nouveau le vélo...). Il n'existera jamais *une* mesure qui change tout, mais **il faut déjà commencer par sortir du tout voiture, tout diesel, et, encore une fois, se donner des objectifs chiffrés.**

L'information des citoyens est essentielle, aussi. **Comment puis-je connaître la qualité de l'air de mon quartier ? Comment aider les entreprises à changer leurs flottes de véhicules pour passer à l'électrique ? Nous sommes mal informés.**

De telles initiatives n'existent pas en France ?

Il fut un temps où Paris était volontaire. L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) est également entrée dans une telle démarche. **Mais le gouvernement actuel a estimé que ce n'était pas la bonne orientation. Ces zones n'existent donc pas chez nous.** Des initiatives locales existent, mais ne s'inscrivent pas dans un tout cohérent. Stockholm et Londres, par exemple, ont mis en place des péages. On peut estimer que ces mesures ne sont pas pratiques pour les automobilistes, mais elles ont le mérite d'aller dans le bon sens.

Comment se fait-il que ces villes aient pris à ce point conscience de la nécessité de réguler leurs transports en ville ?

Tout simplement parce que cela coûte des vies. Les différentes estimations des dépenses de santé en France vont de 800 millions à 1,5 milliards d'euros par an. L'institut national de veille sanitaire estime que les habitants de Marseille perdent huit mois de durée de vie.

En France, on ne veut pas aborder la problématique du diesel. On préfère croire que des pots catalytiques peuvent changer la donne. La population est sensibilisée, indéniablement, mais nous n'a toujours pas un plan d'action mis à sa disposition.

Que faire dans une ville comme Paris ? Faut-il développer des parkings autour de la ville, par exemple, pour inciter les gens à prendre les transports en commun ?

Oui. Il faut aussi plus de voies réservées, développer le vélo *à fond*, et informer les gens dans les quartiers, pour qu'ils sachent à quoi servent ces mesures. **Il faut qu'ils acceptent d'être un peu « embêtés » dans leur quotidien pour ne plus avoir à subir cette pollution.** Pour l'instant en France, les plans de déploiement urbains (PDU), que toutes les villes sont obligés d'élaborer en cas de travaux, n'intègrent pas la question sanitaire... **C'est ainsi que l'on construit des voies rapides à côté d'écoles, que l'on installe des gares routières...**

Certains invoquent l'argument économique pour remettre en cause ce type de mesure...

Il ne me semble pas que Berlin ou Stockholm soient le quart-monde de l'Europe ! Et voyez Peugeot ou Renault : le tout diesel n'aide pas à garder des emplois.

Propos recueillis par Gilles Boutin