

Pour en finir avec un air meurtrier

LE MONDE | 27.03.2014 à 15h06 |

Par Thibault Gajdos (CNRS)



Nuage de pollution à Paris, le 11 mars 2004. | AFP/PATRICK KOVARIK

Le spectacle de la tour Eiffel émergeant d'un brouillard malsain a eu le mérite de rappeler le danger des particules en suspension. Il serait dommage qu'une campagne électorale à bout de souffle transforme ce vrai problème de santé publique en un faux débat.

De 2008 à 2011

http://archives.invs.sante.fr/presse/2011/communiqués/cp_aphekom_010311/Aphekom_summary_report.pdf

, les chercheurs du réseau Aphekom (Aphekom.org) ont évalué les conséquences de la pollution. Ils ont montré que si les Parisiens étaient exposés, tout au long de leur vie, à une concentration de particules fines conforme aux normes de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), 1 400 décès seraient évités chaque année, soit un allongement de six mois de l'espérance de vie à l'âge de 30 ans.

En comparaison, l'exposition ponctuelle a un effet plutôt modeste. Une centaine de décès seraient évités si, pendant un an, la concentration des

particules fines à Paris était conforme aux recommandations de l'OMS ([Sylvia Medina \(http://www.aphekom.org/c/document_library/get_file?uuid=b178074e-82fc-4d38-be0d-9ab526df2580&groupId=10347\)](http://www.aphekom.org/c/document_library/get_file?uuid=b178074e-82fc-4d38-be0d-9ab526df2580&groupId=10347)) et collaborateurs, « Impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans neuf villes françaises. Résultats du projet Aphekom », InVS, 2012). Le problème n'est donc pas tant l'apparition de pics de pollution que sa persistance, moins visible mais plus dangereuse.

UNE SECONDE VOITURE

La circulation alternée est-elle une solution ? Fransisco Gallego et ses collègues ont étudié son efficacité à Mexico (« L'effet des politiques de transport sur l'usage de la voiture : données des villes d'Amérique latine », *Journal of Public Economics*, 2013).

Ils observent qu'après une brève amélioration, la circulation alternée a dégradé la qualité de l'air. Pour contourner les restrictions, de nombreux ménages ont acheté... une seconde voiture, souvent ancienne et plus polluante. Cette stratégie ne peut donc être qu'une mesure ponctuelle, face à un épisode de pollution aiguë.

Et il ne faut pas attendre de miracles d'une réglementation des cars de touristes à Paris, ou d'un investissement dans des bus écologiques (bien que cela soit souhaitable) : les stations d'AirParif qui détectent les dépassements les plus fréquents des normes de concentration de particules sont situées sur le périphérique, la RN2 et l'A1, et ne seraient donc pas affectées par de telles mesures. Voilà pour le faux débat.

RÉFORMER LE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE

Bien entendu, les régions doivent mener des politiques ambitieuses d'aménagement du territoire pour réduire l'impact de l'automobile. Mais ces projets exigent du temps. Peut-on agir plus vite ? Oui. Il faut réformer la fiscalité de l'énergie et le bonus-malus écologique, afin que le diesel soit moins favorisé. Le jeu en vaut la chandelle.

Olivier Chanel, chercheur au CNRS, a évalué à 2,1 milliards d'euros par an les gains générés par la baisse de la mortalité consécutive à une réduction de la concentration des particules fines au niveau recommandé par l'OMS à Paris (« Assessment of the Economic Benefits of a Reduction in Urban Air Pollution », Aphekom Deliverable D7 bis, 2011).

Or la pollution ne fait pas qu'aggraver les maladies existantes, elle en provoque. M. Chanel a aussi montré que, si l'on intègre cet élément, la part de la pollution dans le coût de maladies comme l'asthme ou la bronchite

chronique est multiplié par près de 100 (« Intégrer les effets chroniques de la pollution du trafic local dans la méthodologie de l'impact de la pollution de l'air sur la santé : une évaluation économique », Aphekom Deliverable D4 bis, 2011).

Pour persister à encourager le diesel face à de tels ordres de grandeur, il faut des lobbies très puissants, ou des décideurs publics bien irresponsables.

Thibault Gajdos (CNRS)