

Le diesel, un poison invisible

ENQUÊTE. C'était une quasi-omerta. Aujourd'hui, certains osent briser cette loi du silence : malgré les pots catalytiques et les filtres, le diesel risque de provoquer un scandale sanitaire comparable à celui de l'amiante.

C'était la réponse à tous les problèmes énergétiques de notre pays. Outre une réduction de la consommation de carburants, le moteur Diesel devait permettre d'abaisser la pollution en gaz carbonique générée par l'essence. Une vertu renforcée par la mise en place ces dernières années du pot catalytique et du filtre à particules. La France a fait du diesel une de ses spécificités. Et grâce à une politique fiscale avantageuse, ce type de moteur règne aujourd'hui en maître.

Risques de cancer du poumon

En trente ans, le nombre de véhicules diesel a bondi de 1,7 million à plus de 24 millions, soit près des deux tiers des véhicules en circulation. Mais, aujourd'hui, des voix autorisées expriment ouvertement leurs inquiétudes quant à l'impact du diesel sur la santé. Un spécialiste reconnu dans ce domaine tire la sonnette d'alarme. Pour Bruno Guibeaud (lire page 3), le diesel « représente une bombe à retardement comparable à l'amiante ». Explication : les moteurs Diesel produisent des particules fines très nocives ainsi que de l'oxyde d'azote, un gaz empoisonné.

Quarante-deux mille morts sont dues chaque année en France aux particules fines dégagées par le diesel. Contrairement à ce que les firmes automobiles et les autorités publiques assurent au gré des Grenelles de l'environnement, les filtres et les pots catalytiques ne constituent pas une protection crédible contre les risques d'asthme, voire de cancer du poumon. Certaines grandes villes ont décidé de lancer les Zapa, des zones d'actions prioritaires pour l'air, dont l'objectif est d'y interdire la circulation des véhicules les plus polluants. Mais le dispositif prend beaucoup de retard. Le temps presse, pourtant. L'Europe a engagé des poursuites devant la Cour de justice pour non-respect des normes de pollution. La France pourrait écopier d'une amende de 10 M€ à 30 M€ si elle ne prend pas des mesures drastiques. Certaines victimes pourraient suivre l'exemple de 520 habitants de Tokyo. Ils ont réussi à faire plier la toute puissante industrie automobile nipponne en obtenant 1,2 milliard de yens d'indemnisation (74 M€) en échange du retrait de leur plainte contre la pollution des véhicules diesel.

J.A. M.P., S.R.



MOT

Particules fines

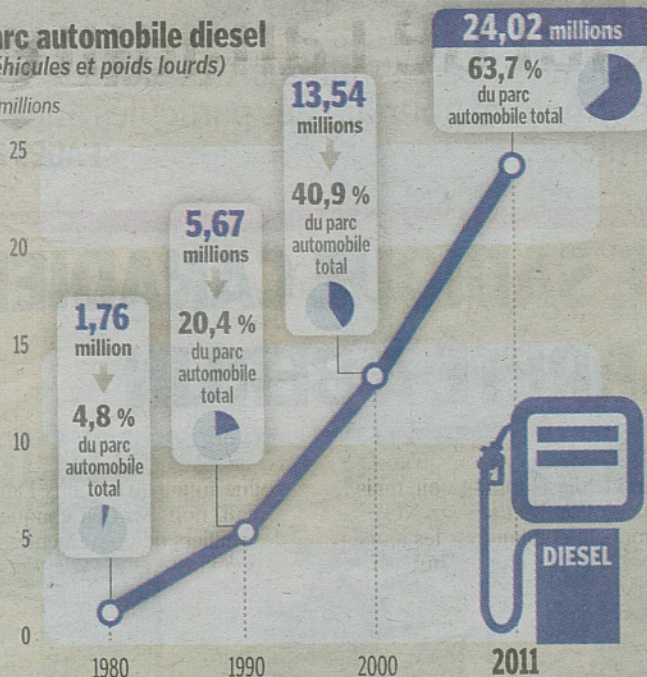
C'est une pollution insidieuse, invisible à l'œil nu, mais dévastatrice pour les poumons. Les particules fines ont, au plus, un diamètre de 2,5 micromètres (2,5 millièmes de millimètre). On les appelle aussi PM2,5 ou particules respirables, car elles pénètrent davantage dans l'appareil respiratoire que les particules plus larges. Les PM2,5 ont surtout pour origine la combustion de carburant et notamment les gaz d'échappement des moteurs Diesel. En raison de leur microtaille, elles restent en suspension dans l'air, d'où la pollution. En France, les particules fines sont responsables de la mort de 42 000 personnes chaque année. Elles provoquent des bronchiolites, de l'asthme, des maladies respiratoires (comparables à celles rencontrées par les fumeurs), des problèmes cardiovasculaires, mais aussi des cancers du poumon et des voies respiratoires.

M.P.

DEUX TIERS DES VÉHICULES ROULENT AU DIESEL

Parc automobile diesel (véhicules et poids lourds)

En millions



Source : CCF.

Tout a débuté sous De Gaulle

Pour comprendre l'« exception française » en matière de diesel, il faut remonter aux années 1960. A cette époque, le général de Gaulle veut faire du nucléaire la clé de voûte de l'indépendance énergétique. Or, cette révolution nécessitait de fermer les vieilles centrales électriques fonctionnant au gazole. Que faire alors des centaines de millions de litres de gazole devenus inutilisés. Pour les écouler, les pouvoirs publics détachent cette source d'énergie pour la rendre plus attractive, notamment par rapport à l'essence très polluante en CO₂. Les constructeurs automobiles s'engouffrent dans cette niche technologique qui deviendra au fil des années le carburant le plus utilisé en France, tant par les particuliers que par

les transporteurs routiers. Dans les années 1980, Jacques Calvet, ancien conseiller de Valéry Giscard d'Estaing à l'Élysée, reprend les rênes de PSA Peugeot Citroën en butte à de graves difficultés. Calvet deviendra le porte-drapeau du diesel et mènera un combat efficace pour qu'en 1997, sous certaines conditions, ce type de moteur soit classé parmi les voitures « écolo » et puisse bénéficier de l'avantage fiscal de la pastille verte. Un privilège reconduit lors de la mise en place du bonus malus en 2008, qui s'est focalisé sur les émissions de gaz carbonique. Aujourd'hui, le consensus des constructeurs commence à se fissurer, Renault préférant jouer la carte de la voiture électrique.

JANNICK ALIMI ET MATTHIEU PELLOU

Près du périphérique, les élèves de l'école Le Vau souffrent d'asthme

D'un côté, la porte de Bagnolet à Paris, où l'autoroute A 3 se connecte au périphérique : plus de 300 000 véhicules utilisent chaque jour cet échangeur, le plus fréquenté d'Europe. De l'autre, le boulevard Mortier et ses 70 000 véhicules journaliers. Et coincé dans cet enfilade, le groupe scolaire Le Vau, avec ses 180 élèves et sa cour de récréation qui donne directement sur le périph. Bienvenue dans l'école la plus exposée à la pollution automobile de Paris. En novembre, une étude de l'association Airparif, qui surveille la qualité de l'air en Ile-de-France, livre son verdict : « A cet endroit, les normes sont dépassées cent quarante-quatre jours par an, et certains jours jusqu'à quatre fois le seuil maximum », explique Karine Léger, ingénierie à Airparif. Or, le diesel est responsable à 90 % de l'émission des particules fines émises par le trafic routier le long du périphérique.

La cour de récré a été éloignée du boulevard périphérique

Résultat ? « Allergies, asthme, étouffement, on connaît tous ces problèmes, explique une maman. De nombreuses familles ont demandé des dérogations scolaires pour des raisons sanitaires. » Une mère d'élève confirme : « J'ai une fille asthmatique. Nous rentrons de Nice où nous avons vécu quatre ans : tout allait bien. Depuis qu'on est ici, c'est l'enfer ! On doit toujours avoir la Ventoline avec nous. » A l'école, c'est la résignation : « Actuellement, on est plus préoccupé par les sous-effectifs, explique un enseignant. Mais on sait tous que cette école est exposée à la pollution du périphérique. » Jusqu'à présent, les consignes se limitaient à l'aération des locaux en cas de forte chaleur ou de pics de



RUE LE VAU (PARIS XX^e), LE 31 MAI. Les 180 élèves du groupe scolaire Le Vau sont les plus exposés à la pollution automobile de Paris.

pollution. Mais depuis quelques semaines, la mairie de Paris, qui gère l'entretien des écoles, a décidé d'agir : « L'école Le Vau est en pleine restructuration, et nous en avons profité pour éloigner la cour de récréation du périphérique, explique Anne-Charlotte Keller, adjointe au maire du XX^e arrondissement. Nous avons lancé tout un travail d'adaptation des locaux pour améliorer la qualité de l'air inté-

rieur. » De plus en plus d'associations dénoncent la présence d'établissements publics exposés à la pollution automobile : « Aux abords directs du périphérique, il y a 20 crèches, 11 écoles maternelles, 23 élémentaires, 2 hôpitaux, 27 stades, énumère Christelle de Crémiers, présidente de l'association Respire le périph. Maintenant il faut agir ! »

SÉBASTIEN RAMNOUX