

Le Monde

pour Direct Matin

Oxygène. Une étude d'Airparif portant sur 87 600 analyses et des relevés quotidiens pousse à des mesures plus contraignantes pour limiter la circulation. Depuis plusieurs années, l'agglomération dépasse les valeurs réglementaires.

Le trafic routier, principal coupable de la pollution

Comment réduire la pollution atmosphérique due à l'émission de particules ?

Pour l'Ile-de-France au moins, le trafic routier apparaît comme le principal levier possible, à lire la dernière étude d'Airparif. L'organisme chargé de la surveillance de la qualité de l'air dans la région francilienne a rendu public la semaine dernière la synthèse d'une campagne de mesures de grande ampleur menée pendant une année et cofinancée par plusieurs partenaires.

Responsables d'asthme, de bronchites chroniques et de maladies cardio-vasculaires, les particules fines font l'objet d'un contentieux entre la France et la Commission européenne, notamment à cause de l'agglomération parisienne qui dépasse depuis des années les valeurs réglementaires : 50 µg/m³ en moyenne pendant trente-cinq jours par an maximum.

L'étude se concentre sur les particules fines. De la taille de bactéries, elles peuvent se loger dans les ramifications les plus profondes des voies respiratoires. Avec les particules grossières – six à huit fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu, celles-ci pénètrent aussi dans l'appareil respiratoire –, elles constituent un polluant complexe difficile à identifier. Ce polluant est composé de multiples substances et il est émis par des sources diverses. Les particules peuvent venir de loin, être remises en suspension après s'être déposées au sol et leur concentration dans l'air dépend notamment des conditions météorologiques.

Après 87 600 analyses chimiques et des relevés quotidiens, l'étude confirme la nocivité du trafic routier. Ainsi le long du boulevard périphérique parisien, 44 % des particules fines proviennent de la circulation sur cet axe (pour l'essentiel des fumées d'échappement, mais aussi de l'abrasion des pneus et des plaquettes de frein). Le reste des particules fines qui y sont émises relève pour 4 % du trafic routier dans l'ensemble de l'agglomération parisienne, d'une même proportion pour le chauffage au bois – pourtant guère développé dans la capitale –,

Sans surprise, les véhicules diesel arrivent largement en tête des principaux émetteurs.

quoique l'incidence des scooters ne doive pas être sous-estimée.

Lorsqu'on s'éloigne des axes routiers les plus saturés, les proportions s'inversent et la concentration annuelle provient pour les deux tiers de l'extérieur



Sur le périphérique parisien, 44 % des particules fines proviennent du trafic routier.

aux réactions chimiques (5 %), à l'industrie (2 %). Comme si cela ne suffisait pas, la pollution du périphérique est aussi alimentée par les particules importées d'autres régions françaises et européennes. Aucun répit pour les riverains : la pollution sévit avec constance, toute l'année. Sans surprise, les véhicules diesel arrivent largement en tête des principaux émetteurs,

de l'agglomération. Ces particules-là sont majoritairement des composés inorganiques formés par réactions chimiques à partir de gaz émis par le trafic routier, l'agriculture et l'industrie.

Airparif en conclut que l'Ile-de-France a besoin de mesures de réduction permanentes et à large échelle. Des actions ponctuelles lors de pics de pollution, quelques jours par an, «*présentent donc un intérêt sanitaire pour les personnes sensibles, mais elles ne contribuent pas à améliorer la qualité de l'air respiré au quotidien*». La capitale ne résoudra pas le problème seule. Mais elle a l'intention de réagir en interdisant les véhicules les plus polluants sur son territoire à partir de 2012, comme sept autres agglomérations françaises. •

Martine Valo

CET APRÈS-MIDI
DANS

Le Monde

ENQUÊTE : QUE FAIRE DE CEUX QUI
SOUTENAIENT LE RÉGIME DE KADHAFI ?