

## Réponse à Respirer

Le constat alarmant sur la pollution de l'air est partagé.

La meilleure façon de lutter contre cette pollution qui « ne se voit pas », mais qui rend malade, voire qui tue, est de chercher à polluer le moins possible. Étant entendu que toute activité humaine a un impact sur l'environnement, que toute activité industrielle et agricole est source de pollution, il faut chercher à exercer ces activités de la façon la moins nocive possible pour la santé de toutes et tous et pour l'environnement dont nous faisons partie.

Nous ne pensons pas que la technique, si pointue soit elle, puisse être une réponse satisfaisante pour contrecarrer les effets délétères de la pollution de l'air. La fabrication et l'utilisation de tous les appareils « dépollueurs » ont un bilan carbone. Mieux vaut prendre le problème à la racine et chercher à moins polluer. Pour le reste effectivement, la technique pourrait aider, notamment pour les procédures de contrôle.

D'une manière générale, nous proposons de réduire fortement, voire de supprimer, certaines productions inutiles (publicité, armement, nucléaire, chimie), d'interdire l'obsolescence programmée des appareils, de ne fabriquer que des objets réparables.

Pour cela nous défendons l'idée de mise en commun des choix : quoi produire ? Où ? Comment ? Qui ? Ce sont celles et ceux qui consomment et qui produisent qui doivent pouvoir décider ensemble de ce dont nous avons besoin, et ne pas laisser le marché capitaliste décider pour nous. Aujourd'hui, on produit et ensuite on se pose la question à qui le vendre et comment. À grand renfort de publicité (énergivore) on crée des besoins, des envies, des frustrations, des dépendances.

C'est dans ce cadre de baisse générale des pollutions que nous sommes favorables à des mesures spécifiques de protection de la jeunesse, étant entendu qu'elles doivent être mises en place avec les personnes directement concernées (habitants, parents d'élèves, professionnels, enseignants) et sous leur contrôle.

Les transports sont largement en cause dans la pollution de l'air.

Pour les marchandises, nous sommes favorables à la réduction des transports longue distance par la route, notamment de produits qui peuvent être obtenus localement, comme le porc, les légumes du sud de l'Espagne ou du nord des Pays-Bas qui se croisent sur les autoroutes de France et d'Europe, pour des raisons strictement liées à la recherche du profit. Il en résultera des économies d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> en moins. Nous sommes favorables au recours prioritaire au fret ferroviaire ou aux canaux.

Pour le transport des personnes, nous défendons la mise en service massive de transports en commun adaptés aux trajets du quotidien (pour aller travailler, étudier, se distraire, se soigner, faire les courses...) et gratuits. La gratuité, instaurée lors des pics de pollution pour son efficacité à inciter à prendre les transports en commun, a fait ses preuves. C'est toute l'année que cette gratuité peut nous aider à laisser la voiture au garage.

Par contre, nous ne pensons pas que la voiture électrique soit la réponse adaptée à la nécessaire diminution du nombre de trajets en voiture à moteur thermique. Notre candidat Philippe Poutou ne signera donc pas les engagements 3 et 4, sur le développement des véhicules électriques.

Le parc automobile actuel ne pourra jamais être remplacé par le même en voiture électrique. Pour plusieurs raisons :

- fabrication des batteries qui nécessitent des métaux rares, inégalement répartis sur le globe et donc sources de dépendance.
- Le poids des batteries alourdit considérablement la voiture et altère son bilan carbone au point qu'il ne devient intéressant qu'à partir de 60 000 km.

– L'électricité dont elle dépend est à 75% d'origine nucléaire en France. C'est un problème. D'autre part, les centrales seraient bien incapables de fournir l'électricité nécessaire si toutes les voitures étaient électriques. Même avec la construction de nouveaux réacteurs (ce que nous combattons) dont la durée de construction disqualifie ce choix.

Même chose pour l'hydrogène qu'il faut produire à partir de procédés complexes et polluants, eux aussi.

Il faut aussi noter que tous les véhicules, avec les pneumatiques et le freinage émettent des particules fines causant des maladies respiratoires.

Cependant, les véhicules électriques ne sont pas à bannir car ils peuvent avoir leur utilité en milieu urbain (bus, petits véhicules), mais ils ne peuvent être la solution à la diminution des transports sur la route.

Bien sûr nous sommes favorables au co-voiturage, à l'autopartage, mais aussi à la marche et au vélo. Nous défendons la construction de pistes cyclables sécurisées, nombreuses, en réseaux cohérents, pour favoriser la pratique du vélo, largement sous utilisé en France, faute d'infrastructures.

Nous pensons également que la réduction de la place de la voiture individuelle passera par l'aménagement du territoire : baisser les distances logement-travail-lieux d'étude et de loisirs, faire reculer l'emprise des « zones » commerciales au profit de la ré-urbanisation de la distribution, contre le développement à outrance des grandes surfaces.

Les émissions industrielles doivent être placées sous contrôle des salarié-e-s et de la population, faire l'objet d'une surveillance constante débouchant, le cas échéant, sur des mesures contraignantes. Le premier confinement, en faisant baisser radicalement la circulation automobile, a permis de mettre en évidence que celle-ci n'était pas le seul contributeur de la mauvaise qualité de l'air. L'impact de l'épandage des intrants chimiques sur les terres agricoles est également très important (Air Breizh 27 mars 2020). Les réduire en fonction de la météo est certes une mesure d'urgence, mais cela ne suffit pas : il faut s'engager à supprimer le recours à la chimie en agriculture !

Nous approuvons l'idée d'un moratoire sur la construction de nouvelles routes et autoroutes, mais aussi aéroports. Nous irions plus loin en nous prononçant pour l'arrêt de ces constructions. Il faut impérativement baisser les forts niveaux de pollution. Philippe Poutou pourrait signer les engagements 1 et 2, auxquels nous rajouterions la nécessité de préserver les écoles des pulvérisations de pesticides et autres biocides.

Nous sommes favorables à l'augmentation des mesures de contrôle de la qualité de l'air, à la condition que les constats soient suivis d'effet, et que des mesures contraignantes s'ensuivent.

Quant à rendre obligatoire l'avis du Conseil national de l'air, oui bien sûr, mais ça ne reste qu'un avis, on sait quelle destination cet avis va prendre : celles des oubliettes.

Philippe Poutou