

# La France Polluée

---

*Serge Antoine*

**L**A recherche du bonheur terrestre, la quête des jardins d'Arcadie fait-elle place aujourd'hui à la "lutte contre les pollutions"? A travers le monde, les grands constats comptables font apparaître que nos sociétés produisent plus de déchets que de produits "consommables". Des prospectives effrayantes se vendent en librairie sur le "jugement dernier" : l'océan pollué dans cinquante ans, l'interdiction de la Méditerranée aux baigneurs à plus brève échéance, le bruit urbain multiplié par deux tous les dix ans, l'atmosphère opaque dans les Los Angeles de l'Europe sont autant de titres à la "une" des journaux.

La grande peur des bien-lotés, celle du  $xx^e$  siècle, est-elle, comme celle de l'an 1000, une peur collective de l'avenir pour l'ensemble de la planète de la part d'une société consciente d'avoir mesuré la rareté de son image en propulsant des astronautes dans les cratères de la lune et craintive d'avoir créé la rareté des biens naturels, jusqu'alors dons de Dieu ?

Cette inquiétude, multipliée par les *mass media* internationaux, serait de l'ordre des grands mythes si cette référence planétaire ne se trouvait nourrie et amplifiée par la dégradation effectivement perçue au niveau de l'environnement quotidien. Paradoxalement, au moment où notre revenu augmente et où la technologie permet beaucoup, l'homme ressent les villes encombrées, la construction anarchique, la baisse de la qualité des eaux ou même celle de l'air, l'effondrement des paysages ruraux familiers qui jalonnaient l'éternité apparente d'une agriculture stable. Parce qu'il ressent les pollutions et les atteintes, la nuisance apparaît mesurable et objective.

C'est à ce niveau de l'environnement quotidien qu'il faut se placer (sans oublier le contexte international) pour permettre à l'homme de rester lucide et de travailler utilement à une reprise en main de son environnement : les problèmes s'éclairent mieux au niveau réel où ils se posent, dans leur cadre géographique. De ce fait, l'analyse des pollutions et celle des nuisances doivent alors se référer non plus à une abstraction planétaire mais être localisées. L'homme de Paris, de Bourges ou de Strasbourg ne devrait pas réagir à l'excès en fonction des données du « smog » de Los Angeles : la pollution prend sa dimension *in situ*. L'environnement s'enracine, par définition, dans un contexte territorial. Il faut alors

en parler en se référant à une échelle donnée. La pédagogie de la pollution commence par l'énoncé des problèmes tels qu'ils se posent, non dans l'abstrait, mais à un pays donné, à un moment donné de son développement et de sa civilisation. Ici, en tout cas, nous nous limiterons à l'espace français.

### L'EAU

L'eau est, dans notre pays, de tous les milieux naturels, le plus atteint.

La ressource en eau pose des problèmes au développement dans certaines régions (régions méditerranéennes, région parisienne, Nord...). L'accroissement des besoins en eau est à l'échelle du progrès industriel, de la concentration humaine et urbaine. Pour vivre et se laver, le citoyen consomme aujourd'hui 15 tonnes d'eau par an. L'industrie sans commune mesure s'en sert pour laver, refroidir ou rejeter. Les risques de pénurie sont encore inégaux<sup>1</sup> : l'importance des bassins fluviaux, le taux d'implantation industrielle, le niveau des besoins d'une région entrent en ligne de compte dans l'évaluation de la consommation et des réserves : il faut prévoir une stratégie géographique, mais celle-ci est à la mesure de nos efforts.

Plus sérieux est le problème de la qualité des eaux : quelques rejets suffisent à polluer l'ensemble d'un cours d'eau. Or ceux-ci véhiculent 5 à 10 % de l'ensemble de la production des résidus, aussi les grandes rivières comme la Seine sont déjà de grands égouts, l'équilibre des lacs est dangereusement menacé et, chaque

1. Le paysan du Lot n'utilise guère plus de 40 litres par jour, le Parisien ou le Lyonnais largement 350.

### Le dégazage des pétroliers

année, le nombre des petites rivières condamnées s'accroît. L'eau véhicule des pollutions industrielles, des déchets domestiques : elle devient impropre à tous usages. Le milieu marin n'est pas non plus épargné : dégazage des pétroliers en pleine mer, plages souillées, rejet des déchets industriels sur les côtes.

Paris et sa banlieue utilisent 2 millions de mètres cubes d'eau chaque jour qui sont ensuite rejetés dans la Seine — un sixième seulement de ces eaux usagées est traité dans les stations d'épuration, encore celles-ci ne détruisent-elles pas définitivement les déchets : si toutes les eaux parisiennes étaient traitées, il resterait en effet encore une charge résiduelle égale à celle d'une agglomération de 800 000 habitants dépourvus de toute installation d'épuration.

La France a compris que le problème de l'eau était sérieux. Dès 1960, une commission spécialisée du Plan, dont le rapporteur général était I. Cheret, se mettait au travail et la loi de 1964 est, au monde, une des lois que l'on cite en exemple. Les six agences qui décentralisent l'action au niveau des grands bassins géographiques constituent des instruments dont on mesure, à peine installés, l'efficacité.

Mais il est indispensable de soutenir l'effort sur plusieurs années, si l'on veut éviter une nouvelle détérioration ou, mieux, revenir sur les situations dégradées de certaines rivières ou de certaines nappes. Si, en effet, la pollution industrielle de l'eau s'accroissait seulement de 3 % chaque année, en 1985 elle atteindrait 200 millions d'équivalent-habitants.

Les actions envisagées pour enrayer la pollution des eaux continentales prévues pour le VI<sup>e</sup> Plan, en dehors d'un développement

### ◆ Une stratégie géographique

notable des activités de recherche, prévoient un effort d'équipement immédiat : en 1985, 57 millions d'habitants devront être desservis par des stations d'épuration, dont le coût moyen s'élève actuellement à 130 F par habitant. L'accroissement des dépenses d'équipement est susceptible de progresser de 5 % par an.

### L'AIR

A la différence des problèmes de l'eau, ceux de la pollution atmosphérique sont encore, en comparaison d'autres pays, surtout des problèmes d'avenir. Sans doute quelques localisations particulières méritent-elles attention (Lacq, vallée de la Maurienne, quelques vallées urbaines et industrielles, etc.). Mais nos grandes agglomérations, dans le contexte météorologique français qui est plutôt favorable, sont encore dans une situation satisfaisante, enviées parfois par certains visiteurs étrangers. Cette situation s'est même améliorée depuis quelques années par suite de la modification de certains chauffages (Paris comme Londres ou Milan). L'automobile, quant à elle, n'est responsable que pour un tiers de la pollution actuelle des grandes villes.

Mais il convient d'être vigilant dans la mesure où la situation pourrait sur dix, vingt ou trente ans se modifier sensiblement. Un réseau complet de mesures doit être mis en place et intégré de telle manière que les données localisées puissent être rassemblées rapidement et traitées de manière homogène. Les normes de sévérité doivent être revues pour le chauffage ou l'automobile, les contrôles plus rigoureux. Il est prévu que les émissions de polluants

#### ◆ Des problèmes d'avenir

#### L'anarchie ◆ du sous-sol

tripleront d'ici l'an 2000, mais, dans l'ensemble, et à la condition de s'y attacher dès maintenant, le problème de la pollution de l'air est un de ceux que la société peut maîtriser à temps. Les moyens demandés pour la recherche s'élèvent à 300 millions de francs pour la durée du VI<sup>e</sup> Plan.

### LE BRUIT

L'actualité du problème du bruit est plus discutée, non parce qu'il s'agit là d'une pollution prospective, mais parce que la nuisance est très tributaire de considérations psychologiques difficiles à apprécier. En fait, il n'existe pas *un* problème national du bruit mais un ensemble hétérogène de situations qui, entre autres, rend très délicate la promulgation d'une « loi cadre » que l'on prépare en France.

Le bruit dans le logement est dû généralement aux conditions de peuplement et à la médiocrité de certains logements récents où l'isolation phonique est nettement insuffisante : *My home is no more my castle*. Les bruits de la ville ne sont pas une nouveauté : aux sifflets des agents se sont substitués des bruits de roulement (accrus maintenant par certains pneus à carcasse radiale). S'y ajoutent les innombrables chantiers de villes où l'on reconstruit sans cesse l'immeuble voisin, où l'on ravale celui d'en face et où le sous-sol est réouvert successivement par les différents services publics ; l'anarchie du sous-sol que l'on commence à peine à régler dans notre pays est, à cet égard, une belle source directe de bruit.

Le bruit urbain, résultante, n'est pas le bruissement du paysage rural. Il est le fond sonore

lancinant des citadins. C'est d'ailleurs lui qui départage l'homme des centres villes et celui des banlieues. Les « cadres » habitant dans les vingt arrondissements de Paris répondent qu'ils sont gênés par le bruit à 59 % ; en banlieue, à 23 % seulement. La situation n'est, pour l'instant, pas trop grave, mais que sera-t-elle dans quelques années ? Les estimations américaines de prospective laissent entrevoir un doublement du bruit urbain tous les dix ans et l'on applique ici le taux de croissance que l'on connaissait depuis trente ans à la consommation électrique !

Dans le monde du travail, où les zones de bruit liées à certaines techniques de production sont nettement localisées et peuvent être mieux circonscrites, il reste en France un effort sérieux à faire. Le bruit lié aux technologies nouvelles ouvre un chapitre d'innovations que la société doit suivre avec attention. L'aviation est le principal exemple, source évidente de trouble au moins autant, eu égard aux moteurs, qu'à sa traduction au sol : les secteurs voisins des aérodromes pâtissent autant de l'incohérence urbaine (on a laissé construire aux portes des aérodromes récents) que de la technologie, pourtant en amélioration.

La société doit être vigilante. Ses efforts patients, marginaux, impliquent ici ou là des suppléments de coûts non négligeables. Pendant le même temps, laisserait-elle apparaître impunément de nouvelles sources : le « scooter » des neiges, pour n'en prendre qu'un exemple, résonne dans les hautes vallées alpines avec autant de bruit que les scies automatiques, elles aussi peu silencieuses, dans les forêts françaises.

Aux nuisances perçues du bruit, il faut, comme

pour les autres pollutions, insister sur celles qui ne sont pas ressenties comme telles : le bruit non perçu pendant le sommeil et qui diminue la qualité du repos d'autant plus nécessaire que la journée a été bruyante ; l'accoutumance ne réduit pas la gêne pour autant ; au contraire, elle la masque, sans lui enlever son caractère nocif.

Autre source de nuisances, l'ensemble des vibrations ultra et infrasoniques peut entraîner, sans que la cause en soit clairement perçue, des troubles pathologiques tels que le mal des transports, la baisse d'acuité visuelle, les étirements vertébraux... ou la migraine, selon les bandes de fréquence et les amplitudes incriminées. Or les générateurs de vibrations de toute nature se généralisent au moment où les constructions rigides de béton armé se multiplient. Des moteurs « silencieux » n'en sont pas moins des sources possibles de vibrations s'ils sont reliés directement au gros œuvre. L'agression silencieuse est parfois plus grave que celle du bruit.

### LES DECHETS

Un autre aspect des pollutions est celui des déchets de toute sorte dont la société produit plus de mètres cubes que de produits de consommation.

Le vrai problème ne consiste pas à traiter ces déchets comme un résidu, mais comme une phase dans un cycle biologique et économique ; ainsi les épaves de voitures, à la condition d'être traitées, peuvent redevenir matière première lorsque, de ferrailles, elles sont acquises par les sidérurgistes.

Chaque civilisation, chaque société a donc les

déchets qu'elle mérite et le « système » peut être très différent : le système asiatique, comme le disait Richard Meyer (université de Berkeley), a son cycle de déchets et il n'est pas certain que la civilisation occidentale ne soit pas celle qui fabrique le plus d'irréductibles. Le véritable problème est atteint lorsque le produit est indestructible. Les plastiques non biodégradables, bientôt produits en millions d'exemplaires pour l'emballage, posent un problème sérieux. L'éventail de produits de consommation s'ouvrant, la nature non homogène des produits d'aujourd'hui peut avoir des répercussions sur les procédures de traitement. La « décharge contrôlée » serait-elle morte ?

En tout cas, si les déchets doivent être envisagés *ratione materiae*, ils doivent aussi l'être *in situ*, en fonction du contexte socio-économique et géographique. Une grande différence doit être faite, à cet égard, entre les centres de traitement urbain et ceux qui se situent en milieu rural ou peu dense. Telle est l'une des conclusions que l'on peut tirer du rapport des préfets sur ce sujet adressé tout récemment au ministère de l'Intérieur.

### LA DEGRADATION « ESTHETIQUE »

Notre pays est souvent qualifié comme l'un des beaux paysages humanisés du monde. Habitat rural, villages ou cités d'avant l'ère industrielle, plaines ou montagnes, toute la variété légendaire de notre pays cultivé et construit nous a empêchés d'en prévenir la sournoise érosion engendrée par un siècle et demi de course à l'urbanisation incontrôlée qui traduit notre inaptitude à assumer pleine-

### ◆ Les produits indestructibles

### ◆ Une offense personnelle

ment l'indéniable progrès économique. Mais notre pays ne vit-il pas aujourd'hui sur une rente de situation ? Notre réveil, tardif, n'en est ici ou là que plus pénible et nous découvrons qu'il faut réagir sur tous les plans à la fois : l'éducation du public, enfants et adultes ; la formation des responsables politiques et techniques ; la restauration des monuments laissés à l'abandon ; l'encadrement, mal reçu par les intéressés, des constructions et aménagements modifiant les sites... On peut être saisi de découragement devant l'insignifiance des moyens consacrés à ce travail gigantesque et cependant nécessaire si l'on veut éviter aux Français l'obligation de fuir pour se recréer ou si l'on veut bien considérer que nous sommes tous comptables de notre patrie.

L'ampleur de la tâche se mesure également si on l'examine sous l'angle des causes et plus particulièrement de la plus dangereuse d'entre elles, qui est l'état général de notre sensibilité. Celle-ci s'est progressivement émoussée, anesthésiée, puis atrophiée. Nous tolérons la banalisation, la médiocrité, voire la laideur sans considérer qu'elles sont les sources d'un appauvrissement et d'une offense personnelle — et que nous infligeons aux générations suivantes, ce qui est beaucoup plus grave. Alors qu'un environnement de bonne qualité faciliterait l'épanouissement de chaque personnalité, grâce à un échange d'authenticité originale, la dégradation esthétique nous isole dans un univers abstrait, stéréotypé, quand il n'est pas médiocre. Sournoisement, sans douleur, nous désapprenons les gestes qui, naturellement, devraient créer la beauté, l'équilibre, le sens de la diversité et de l'unité. Nous nous laissons aller à la facilité de techniques abstraites, découlant

d'analyses partielles sous prétexte d'efficacité, contribuant à créer des objets sans lien avec l'ensemble environnant. C'est bien là que le mot tant prononcé d'« environnement » prend son sens profond qui est de considérer les relations entre les éléments et les phénomènes, et de raisonner et de sentir en homme et non en technicien.

Ne réagissons-nous pas en techniciens lorsque nous nous débarrassons de la difficulté en créant des « périmètres » souvent grignotés ou en mettant en relief quelques « chefs-d'œuvre en péril » ? La dégradation se fait-elle tranquillement « au coin de la rue » comme la prospérité ? Telle construction incongrue peut accaparer en fait un paysage entier, même si elle est bâtie sur un terrain de surface minime. Et l'on sait que les services publics ont aussi leur grande part de responsabilité avec les châteaux d'eau, les pylônes électriques, les transformateurs, les couleuvres criardes, les tuiles mécaniques et la publicité intempestive.

L'aspect normatif des jugements ainsi portés affaiblit cependant souvent la critique, pertinente quant au fond, et l'empêche en fait de se révéler comme un outil positif. Tout au plus imposera-t-on un « nuancier », une palette de couleurs réglementaires ou une mesure fiscale pour réduire la publicité routière... ou pour en profiter.

Fait plus grave, la dégradation des paysages découle également de l'évolution socio-économique du monde agricole et rural.

Nous n'avons pas su collectivement passer, là où cela s'imposait, d'une « logique de production d'espaces de qualité » dont nous avons, dans certaines régions, besoin, comme nous nous avons eu besoin de blé et de bois de chauffage.

◆ **Les « chefs-d'œuvre en péril »**

**La bataille pour  
la propreté** ◆

L'espace, devenu le luxe dont nous manquons le plus — que ce soit dans nos logements, dans nos lieux collectifs, verts ou non, pour notre repos, notre détente ou nos loisirs — n'est pas géré en tant quel ; l'espace résulte de ce que l'on ne fait pas, comme le négatif d'opérations isolées voire incohérentes. Nous ne savons pas encore maîtriser notre milieu de vie comme nous le devrions à notre époque de puissance technique. L'imagination nous manque pour renouveler l'usage de notre patrimoine selon les nécessités d'un genre de vie qui a évolué plus vite que notre capacité à en assumer le cadre.

Une société imprévoyante dans ce domaine se trouverait avant dix ans face à un véritable blocage ; elle mesurerait alors le coût social de l'imprévoyance et de l'absence de lucidité. Il est temps de penser à conserver en France la qualité de notre cadre de vie ou de la restaurer. Marginale pour beaucoup, cette préoccupation deviendra primordiale dans moins de vingt ans.

**LES HABITANTS  
CONTRE LES POLLUTIONS**

La participation des habitants d'un pays est une des premières dimensions de la lutte contre les pollutions. L'appel à la bataille pour la propreté et contre les papiers gras a constitué un leitmotiv de l'association du grand public. Et nombreux sont ceux, aujourd'hui encore, qui mesurent les différences de « civisme de nature » entre les Latins que nous sommes et les Anglo-Saxons ou les Germains.

La lutte contre la pollution ne se borne pas

à cet aspect bien superficiel. La contribution possible du grand public se diversifie, en effet, aujourd'hui : le réglage convenable de l'automobile (d'ailleurs obligatoire périodiquement en Allemagne ou aux U.S.A.) constitue un nouveau champ ouvert. Des campagnes nationales d'information - action - participation se multiplient. En France, l'instauration d'une « quinzaine nationale de l'environnement » permettra cette association du public au niveau des régions proches d'une action concrète possible.

L'accent devrait, en priorité, être mis sur la formation des jeunes, l'éveil de leur sensibilité aux univers des formes, à la fragilité de la nature. Les équilibres écologiques constituent une très belle « leçon de choses », un thème idéal pour réapprendre la grammaire de l'environnement (L. Armand). Or, sur ces points, il reste dans notre pays beaucoup à faire. Au niveau des constructions scolaires, les immeubles-casernes et les cours bitumées ont été un défi à l'épanouissement de l'enfant. Le tiers temps pédagogique manque parfois de moyens pour jouer pleinement son rôle ; les traditions héritées de méthodes d'enseignement du siècle dernier font qu'après les maternelles si remarquables dont dispose la France la sensibilité et l'éveil sont trop souvent étouffés chez l'enfant dès le secondaire.

Au niveau de l'enseignement supérieur et spécialisé, la France est à l'heure actuelle en retard au regard des professions de l'environnement. Heureusement des initiatives se multiplient dans un certain nombre d'U.E.R. ou d'instituts existants dans lesquels les disciplines de l'environnement prennent maintenant une place plus importante qu'auparavant ; il en est ainsi de Grenoble sur l'urbanisme

ou du centre dirigé par le professeur Aguesse à Orléans.

Au regard d'expériences comme celles de l'université de Wisconsin, aux U.S.A., ou de la remarquable formation des paysagistes aux Pays-Bas, la France a beaucoup à faire. Mais il serait regrettable qu'elle se jette sans réfléchir, au nom de l'environnement, dans un déploiement multidisciplinaire mal compris. Il n'y aura pas, en effet, *une* formation de l'environnement et j'espère, en tout cas, qu'on n'attribuera pas un diplôme du « parfait environnement tous azimuts ». Des disciplines extraordinairement différentes : l'écologie, la sociologie, la technologie, etc., définissent la formation de l'environnement. Il serait utile actuellement en France qu'un effort important soit consacré sur les techniques. Il manque à l'heure actuelle une analyse prospective des métiers de l'environnement. A ce sujet, il ne suffit pas de dire : « On va faire des professions de l'environnement. » Encore faut-il mesurer les besoins à l'échelle des vingt ou trente prochaines années.

L'éducation permanente pourrait, après les échecs d'une génération déjà formée, permettre de rattraper, en partie, l'insuffisante attention à ces problèmes. Le groupe de travail du VI<sup>e</sup> Plan sur la formation artistique, présidé par Philippe Viannay, a mis en valeur l'importance du recyclage de tous ceux qui exercent un métier d'aménagement : entrepreneurs, architectes, ingénieurs des Ponts et Chaussées ou du Génie rural, etc. Ce recyclage sera moins utile pour les jeunes générations plus soucieuses que leurs aînées des précautions à prendre et, en tout cas, moins productivistes à tout prix. L'effort devrait donc être porté sur le recyclage des responsables en place.

Si le rôle de l'Etat peut être décisif, si l'administration centrale ou le parlement ont une grande responsabilité pour établir une réglementation et la prévoir au plan international, il n'en reste pas moins, à mon sens, que l'essentiel de l'action repose sur l'initiative des collectivités qui sont proches de l'habitant et du cadre de vie et sur ceux des organismes de gestion ou de mission territoriales.

### 38 000 COMMUNES RESPONSABLES

Il est évident que l'on ne doit pas réserver un monopole à l'échelon central. Le mot de Napoléon : « *On gouverne bien de loin mais on n'administre bien que de près* », peut se transposer ici : « On gouverne bien de loin, mais on n'environne bien que de près. »

Qui fait la liaison entre les différentes pollutions, entre l'environnement positif et l'environnement négatif ? Ce sont, en effet, souvent les collectivités locales. Or, précisément, ces « interfaces » sont primordiales. L'organisation américaine, qui consiste à créer des agences spécifiques très spécialisées pour chacune des pollutions, risque, à ne pas le comprendre, d'avoir un jour des problèmes de coordination douloureuse entre l'action sur l'air et l'action sur l'eau ou sur les déchets.

A l'heure actuelle, l'échelon communal et le département sont donc en France des instruments décisifs de liaison. Bien sûr, les communes sont souvent trop petites ou mal dessinées ; le territoire qui résulte encore maintenant des défrichements d'une forêt au Moyen Age et qui était adapté pour la commune dans l'histoire ne l'est plus pour les problèmes actuels de l'environnement. Des regroupements

♦ « On gouverne bien de loin, mais on n'environne bien que de près »

sont nécessaires, que ce soit au niveau de la collecte des déchets, d'un bassin hydrographique ou de la défense d'un site. D'ailleurs, la vie administrative va dans ce sens et anticipe quelquefois : les classements de sites du ministère des Affaires culturelles se sont faits sur des ensembles de vallées, et non pas sur le périmètre administratif d'une commune isolée. Des regroupements commencent à se faire sur les thèmes spécifiques de la protection et la défense du cadre naturel.

Le département est aussi très utile ; là aussi des solidarités sont nécessaires. L'échelon régional, quant à lui, devrait être efficace. En attendant qu'on se prononce sur la réforme des régions, sur leur contenu financier, elles devraient servir comme cadre d'incitation à des actions pilotes qui seraient généralisées par la suite dans l'ensemble du pays. Il faut donner aux préfets de régions la possibilité non pas de multiplier les fonctionnaires, mais de faire appel à des professions nouvelles ou des corps de métiers qui n'ont pas, pour le moment, les moyens de s'associer dans leur action. Au niveau international, la Banque mondiale vient de rendre obligatoire pour tout projet financé par elle l'association d'écologistes et de biologistes aux équipes d'ingénieurs. Il n'y a pas de raison pour que, dans les régions françaises, des consultants ne puissent aider les préfets lors de leur politique de développement ou de création d'infrastructures, attentifs aux différents sites et à la valeur des milieux humain ou naturel.

La responsabilité des entreprises économiques industrielles, agricoles et tertiaires aussi, est considérable au niveau de la pollution de l'eau, de l'air ou des paysages. Il ne s'agit pas là, comme on le croit trop souvent, d'une respon-

sabilité résiduelle ou seconde. L'environnement ne suit pas après coup le développement : il se crée avec lui.

L'histoire économique française montre qu'en comparaison avec d'autres pays où le progrès a été plus « sauvage » il n'y a pas systématiquement antinomie entre le développement industriel et la lutte contre les nuisances. L'exemple français, depuis la révolution industrielle, a montré qu'un pays peut savoir s'imposer un certain nombre de règles au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales comme au niveau des entreprises elles-mêmes. L'autodiscipline se mesure, dans un pays, à la qualité du paysage, à la qualité de l'air ou de l'eau.

### LE ROLE ACTIF DES ENTREPRISES

Des problèmes existent, bien sûr, dans notre pays, mais ce n'est pas en France en général que l'on peut mesurer ce qui se passe lorsqu'un effort important de développement industriel a fait l'impasse sur les grandes lois écologiques ; c'est cette impasse, par exemple, dont le Japon doit aujourd'hui payer les conséquences.

Mais la France aurait tort de s'endormir. Dans les cinq, dix ou vingt prochaines années, les problèmes seront nombreux et intenses. C'est dire qu'il faut engager la lutte de concert avec l'industrie.

Plusieurs voies sont ouvertes :

1. La politique de contrainte est la première à laquelle pense l'opinion ; il vient d'abord à

### Réviser les normes

### Des techniques industrielles préventives

l'esprit qu'il faut renforcer les amendes dont il est vrai que leur taux et leur application sont, en France, à un niveau très bas. Il faudra bien le faire pour que puissent mûrir une discipline quotidienne et une responsabilité dans le cas de catastrophes ou même d'accidents. Renforcer l'autorité signifie, par exemple, que des sanctions sévères soient appliquées à l'égard de tel industriel qui, le jour du contrôle, retient les effluents et camoufle les émanations. Mais il ne faut pas centrer l'autorité sur les pénalités. Plus intéressantes sont les révisions des normes et des seuils de tolérance. Ces révisions peuvent et doivent se faire en liaison étroite avec les professions et en se référant aux industries nouvelles plus facilement qu'aux industries anciennes. La réglementation rejoint ici la prévention.

2. La prévention est, bien entendu, à privilégier par rapport à une politique de contraintes et elle doit s'insérer au mieux dans le développement économique et social. Une certaine autodiscipline est meilleure qu'une politique de rattrapage.

La politique la plus intéressante consiste ici à développer des techniques industrielles préventives de telle manière que ces techniques, qui ne sont pas encore révélées, puissent accéder à la commercialisation dans un processus industriel normal. Toute une technologie de l'environnement doit naître ; des initiatives comme celle du Salon « L'homme et l'environnement » qui doit se tenir à Paris en 1972 pourraient, à cet égard, être d'utiles révélateurs.

Des incitations au niveau de la recherche peuvent aider à cette « sortie » technique. Des « actions concertées » y contribuent et la

Délégation générale à la Recherche scientifique et technique s'y intéresse de plus en plus.

L'expérimentation elle-même est la plus efficace des étapes. S'il est important de montrer que les techniques existent, il convient surtout de faire passer la recherche dans la pratique. Il n'y a pas encore de meilleur moyen que de faire des essais en vraie grandeur pour rendre crédible une nouvelle technique.

Les efforts publics et privés pour promouvoir une industrie française de l'environnement n'en sont, en comparaison avec les U.S.A., qu'à leur début. Les raisons sont évidentes : le marché américain, où la pollution est plus sensible et la réglementation plus poussée, fait un appel d'air qui n'existe pas encore en France.

Le ministère du Développement industriel et scientifique en est conscient. Il y a moins de six mois, il a créé une Direction de l'environnement et de la technologie et des mines. Le gouvernement, dans le cadre des « 100 mesures », a posé les jalons d'une politique d'incitation ouverte en 1971 sur l'automobile.

Le marché se formera peu à peu. Emergeront alors des technologies souterraines qui ne débouchent pas encore parce qu'à l'heure actuelle la réglementation de l'environnement et la politique d'incitation sont naissantes. Il en sera bientôt ainsi pour les instruments de mesure ou de nettoyage.

Avant d'entreprendre une action, les pouvoirs publics regarderont, avec la profession, les réglementations à promouvoir avec suffisamment d'anticipation par rapport au jour où elles seront introduites. Il est inutile, par exemple, d'interdire les carcasses de voitures s'il n'est pas prévu, longtemps à l'avance, une

industrie capable de répondre aux besoins de cassage.

L'industrie française est en train de prendre conscience qu'une politique de l'environnement va se développer fortement dans les vingt ou trente prochaines années. Il est capital de prendre la mesure du marché potentiel pendant le même temps que les organismes internationaux doivent résister à la tentation d'appliquer automatiquement les normes dites « mondiales ». Les normes des U.S.A. ou de tels pays du continent ne sont pas celles qui s'imposent obligatoirement en France. On risque de plaquer des solutions et des remèdes qui ne sont pas adaptés à nos problèmes. La meilleure chance que l'on puisse donner à l'industrie française et européenne, dans une perspective de promotion de l'environnement, est de bien montrer que les techniques qu'elles mettront au point devront s'appliquer à des sites français ou européens qui ne sont pas ceux des Etats-Unis, du Japon ou de pays en voie de développement.

3. La troisième direction d'action industrielle consiste à prendre en considération l'ensemble des industries — et des services (car on oublie ces derniers trop souvent qui cependant constituent la « dérivée » économique en 1971) — pour renforcer peu à peu les normes et les sévérités.

On distinguera, bien entendu, entre les activités anciennes (souvent âgées de dix, vingt, trente ans, parfois plus), celles que l'on crée (les chantiers) et surtout les nouveaux complexes qui sont encore sur les planches à dessin. Mais la politique contre les pollutions doit s'intéresser au tissu industriel actuel. Elle ne peut pas, par exemple, pour les véhicules

automobiles, ne s'occuper que des prototypes nouveaux (électriques ou à vapeur, etc.) et ignorer le parc existant qui, de toute manière, existera encore, dans quinze ou vingt ans, dans sa structure actuelle. Il faudra, pour « reprendre » le tissu industriel ancien, le faire pas à pas, profession par profession, par une sorte de contrat entre l'Etat et la profession, voire entre l'Etat et l'entreprise.

### TROIS VOIES

Une première voie consiste à doter les industries anciennes d'un certain nombre de techniques « supplémentaires » pour réduire les nuisances ; il s'agit d'ajouter des moyens au dernier stade du processus industriel pour épurer, arrêter les émissions, etc.

La deuxième voie consiste non pas à ajouter des technologies supplémentaires, mais à réintégrer mieux les processus industriels dans une sorte de « biologie économique ». C'est le cas, par exemple, des ferrailles ; elles sont incontestablement un déchet mais elles peuvent être aussi une nouvelle matière première. Il faut ici, plutôt que d'élaborer des règlements (d'interdiction, par exemple, de carcasses de voitures le long des routes), regarder les faits en face sous un angle économique. Il y a actuellement 600 000 véhicules nouveaux chaque année et il y en aura 1 300 000 en 1975. Les règlements ne suffiront pas. Voilà les faits. La solution la meilleure consiste à réintégrer les épaves dans un circuit économique, c'est-à-dire à se doter d'usines de cassage qui permettent à la ferraille bien normalisée d'être à nouveau utilisée ; la sidérurgie italienne qui utilise la ferraille française (nous sommes le deuxième exportateur après les U.S.A.) le sait bien.

« Le pollueur  
paiera » ♦

♦ Des usines de  
cassage

Lorsque l'on réintègre le processus industriel dans une sorte de « processus biologique », on minimise les ennuis possibles. Il y a un hiatus dans l'environnement, à partir du moment où l'on se trouve devant quelque chose qui ne se détruit pas par soi-même et qui vient en rupture de la chaîne.

Il faudra donc s'appesantir davantage sur cette « chaîne », pour rechercher des techniques de réintégration : peut-être faudra-t-il aussi repenser les circuits ou les réajuster financièrement pour que la vie économique ne soit pas mal « compartimentée ». Il serait préférable que la rentabilité d'une industrie soit située entre le moment où l'industriel prend la matière première et celui où il l'abandonne. Si le compartimentage devait être poussé à l'extrême, alors la puissance publique serait obligée de réintroduire d'autres règles : par exemple, celle du « pollueur paiera ». Certains pensent, dans quelques Etats, introduire une sorte de « taxe sur déchets ajoutée » qui rétablirait une continuité. Il y a des cas où une telle mesure est inévitable. Mais, si les réajustements de l'Etat sont parfois nécessaires, il faut bien se rendre compte que souvent la réintégration peut être plus spontanée.

La troisième voie consiste à aider l'industriel dans sa reconversion technique ou géographique (s'il est très gênant pour l'environnement et s'il peut l'être moins ailleurs).

De nombreux ouvrages ont été consacrés à l'examen des chances du « socialisme dans un seul pays ». On pourrait en écrire autant sur la lutte pour l'environnement et chanter même son Internationale. Mais, parce que géographiquement dimensionnée par essence, la réalité de l'environnement doit être nuancée : certains aspects de la lutte antipollution sont déjà du

domaine planétaire, d'autres relèvent du pays ou de la petite région.

Il serait trop long de dresser ici l'état des niveaux convenables de décision ou des interdépendances. Mais il faut insister sur la tendance : celle-ci traduit aujourd'hui un renforcement des liens internationaux, tant au plan de la recherche ou de l'étude qu'à celui de l'action elle-même.

Il n'est guère besoin d'insister sur la recherche fondamentale ou appliquée qui déjà n'a pas de frontières et où les informations scientifiques et techniques circulent abondamment.

### LA FRANCE SEULE ?

L'étude économique, qui permet aujourd'hui de mieux mesurer les solidarités et les distorsions internationales, est plus rare et à peine naissante. La mesure de l'influence des législations de l'environnement est certainement bien moins poussée que celles qui portent sur l'effet de la fiscalité ou des charges salariales. Les études sont encore fragmentaires ; celles qui nous donnent le plus d'espoir commencent à être menées dans le cadre de l'O.C.D.E. qui recouvre utilement l'ensemble des pays industriels. Dans ce cadre, il a été décidé, il y a quelques mois (et avalisé au mois de novembre dernier), la création d'un Comité de l'environnement. Ce comité a précisément pour but d'analyser de quelle façon l'environnement peut être intégré dans le commerce international sans créer par lui-même ses propres remous. Un groupe de travail — la « cellule centrale d'évaluation » — va essayer de quantifier globalement le coût de l'environnement de manière qu'ensuite on puisse faire le calcul

### Les échanges ♦ bilatéraux

par branche (pour les papeteries, les automobiles, les industries chimiques, etc.) avec des repères constants.

Si les efforts internationaux en matière d'études économiques apparaissent comme encore naissants, l'action en ce qui concerne la coopération bi ou multilatérale s'engage actuellement. Des échanges bilatéraux se multiplient : par exemple, entre la France et l'Allemagne pour la vallée du Rhin, entre la France et la Belgique, entre la France et l'Italie. La politique de voisinage se développe d'autant mieux que l'environnement est lié à la proximité et que l'action s'exerce mieux près que loin. A l'autre extrémité, il y a bien évidemment des problèmes planétaires. Le problème des océans, par exemple : on ne pollue pas un endroit mais un ensemble et déjà s'engagent des politiques concertées au niveau de la Baltique, de la mer du Nord ou de la Méditerranée. L'O.N.U., qui vient de s'adjoindre un homme de l'environnement (M. Strong) et qui prépare le rendez-vous de Stockholm en 1972, aura-t-elle autorité sur ces problèmes ?

Entre ces deux échelons — le niveau mondial et l'accord bilatéral de voisinage — de nombreux organismes internationaux ont décidé d'intégrer l'environnement dans leurs préoccupations. Le panorama des attributions n'est pas, à l'heure actuelle, assez contrasté entre les organisations : chacune a tendance à doubler la voisine et à mobiliser les experts trop rares pour les trop nombreuses instances internationales.

Sous l'impulsion vigoureuse du président Nixon, il y a environ un an, le N.A.T.O. s'est intéressé à l'environnement. Le « Comité pour les défis de la société moderne » (C.D.S.M.) affronte la lutte contre la pollution

des mers (dont la Belgique est pilote) et les eaux intérieures (où le Canada est pilote) ; pour l'air, ce sont les Etats-Unis, de même pour les grandes calamités naturelles et la sécurité routière. Il y a trois groupes plus « horizontaux » dont l'un est piloté par la France sur le thème « stratégie régionale du développement et environnement ».

L'O.C.D.E. a mis en place, outre son Comité de l'environnement, un certain nombre de groupes spécialisés (air, eau, papeteries, déchets, pesticides, automobiles) ; l'étude et l'approche économique sont privilégiées dans cette enceinte.

A Bruxelles, les organismes du Marché commun n'ont pas encore beaucoup développé leur action dans le domaine de l'environnement mais ils viennent de l'envisager. Leur action s'est traduite jusqu'ici, dans quelques domaines que l'Euratom avait engagés, à travers la législation sociale ou par la programmation de la recherche (groupe Aigrain).

Mais, au-delà des actions spécifiques, il ne faut pas oublier que l'environneur est un peu comme M. Jourdain qui fait de la prose sans le savoir. A travers sa politique agricole, la C.E.E. a, d'une certaine manière, en modulant le développement des régions par sa politique de prix, influé sur l'environnement. Il faut donc se garder de dire qu'à Bruxelles on fait peu de politique d'environnement. Le Marché commun a été plus décisif qu'on ne le pense généralement, mais peut-être a-t-il eu jusqu'ici insuffisamment conscience des conséquences géographiques des calculs et des décisions sectorielles qu'il a prises.

La commission de la Commission économique européenne des Nations Unies, à Genève,

### Des experts ♦ trop rares

quant à elle, est importante dans la mesure où elle est un pont entre l'Est et l'Ouest, d'autant plus précieux que l'environnement est un « bon » sujet de conversation. Ses groupes siègent sur les problèmes de l'air, de l'eau, des transports intérieurs, du bois, du charbon, de l'énergie électrique, de l'acier, de la construction, de l'habitat et du développement urbain.

### UN PROGRES NECESSAIRE

Au regard des problèmes de pollution, de la conscience qu'en a l'opinion, aussi bien que de l'attitude des habitants ou des lignes d'action de la politique menée à cet égard, la France présente des caractéristiques particulières.

Apparemment moins atteinte que d'autres pays, disposant de sites encore admirables et d'un paysage humanisé, peu densément peuplée au regard de ses voisins, la France ne doit cependant pas perdre de temps : la promotion de l'environnement et l'engagement d'une politique sévère de lutte antipollution se justifient au regard d'une prospective à vingt ou trente ans.

La lutte contre les pollutions ne doit pas être isolée de son contexte socio-économique. La pollution est celle que mérite une société ; la lutte antipollution ne doit pas venir après le développement économique ou être opposée à lui. Le Français, qui affectionne les clivages de part et d'autre d'une ligne, a tendance à

se satisfaire d'une image : comme la ligne bleue des Vosges, il dresse un tableau manichéen avec les bons et les mauvais et catalogue la pollution parmi les rubriques exogènes. Les vraies pollutions ne sont pas toujours les plus visibles. Les papiers gras, le bruit des vélomoteurs et les émanations de diesels mal réglés inquiètent plus que d'autres formes de dégradation pourtant bien plus subtiles et dangereuses. Les pollutions esthétiques ne sont encore ressenties que par une minorité. Peut-être d'ailleurs les pollutions et l'encombrement culturel sont-ils, en définitive, les plus inquiétants.

Le donquichottisme de la solution immédiate, des « il n'y a qu'à » ou « ils (l'Etat) n'ont qu'à », fait que l'on sous-estime en France la complexité des solidarités internationales. Quel que soit le refus justifié d'un stéréotype international en la matière, quelle que soit la nécessité d'une action décentralisée et circonscrite au niveau territorial le plus proche possible de l'habitat, il faut convenir que, dans un monde solidaire par la compétition économique, la France ne pourra progresser qu'avec ses partenaires.

Le modèle culturel français (Dieu est-il français ?), la qualité d'un cadre de vie que l'étranger apprécie dans notre pays peuvent nous aider, alors que nous risquons d'être les spectateurs passifs des décisions internationales, à prendre ici une initiative très large en Europe.

Serge ANTOINE.