

LE LIVRE DU JOUR

Cas d'école
de lobbying
industriel

Rien de plus banal que l'écoulement d'un liquide opalescent, à l'agréable odeur dans les tréfonds d'un véhicule à moteur. Mais qui connaît l'effroyable histoire de ce carburant que nous nous sommes habitués à appeler « sans plomb » ?

Peu de monde, et c'est le mérite de l'enquête de Jamie Lincoln Kitman de raconter comment le lobby automobile a pu imposer, au début du XX^e siècle, l'essence plombée, alors que des substituts beaucoup moins nocifs auraient pu être adoptés d'entrée de jeu. Dès le début, on savait pertinemment que le plomb était un poison et qu'il existait par ailleurs des substituts tout aussi efficaces.

Il n'empêche : il aura fallu près de quatre-vingts ans pour que soit éliminée l'essence plombée. Entre-temps, elle aura répandu 7 millions de tonnes de métal sur les seuls Etats-Unis. Et chaque Américain présente dans son sang un taux de plomb 625 fois supérieur à celui des Indiens précolombiens. C'est un cas d'école de lobbying industriel que détaille le journaliste américain.

L'HISTOIRE DU PLOMB
de Jamie Lincoln Kitman

Traduit de l'anglais (Etats-Unis)
par Arnaud Pouillot
Allia, 160 pages, 6,10 €.

En 1921, un chimiste de la General Motors (GM), Thomas Midgley, découvre qu'une forme du plomb, le plomb tétraéthyle (PTE), permet de réduire le « cognement » dans les moteurs à explosion. La nocivité du plomb est bien connue, et l'on sait par ailleurs que l'éthanol mélangé à l'essence a le même effet que le PTE. Mais l'éthanol présente un inconvénient majeur : « *N'importe quel idiot avec un alambic pouvait en fabriquer chez lui. L'éthanol, à la différence du PTE, ne pouvait pas être breveté et ne profiterait pas à la GM.* » Dès lors, la décision est prise : le plomb est la solution.

M. Kitman décrit une campagne d'intoxication parfaitement réussie : on exagère les bienfaits du produit, « *un don de Dieu* », déclare un industriel lors d'une audience publique. On met en cause les critiques pour insuffisance de preuves, toujours difficiles à obtenir sans moyens. On proclame l'absence de danger par des actes spectaculaires mais sans signification scientifique. M. Midgley, qui mourra à 55 ans, se frotera les mains régulièrement.

On convainc des personnalités de l'administration ou du gouvernement qui, au nom de l'économie, deviennent des alliés efficaces. On s'arrange pour que, faute de financement, des études précises ne puissent être menées, on contrôle le centre de recherche censé éclairer le public, etc.

Tout cela parvient à éteindre les oppositions, à dissuader les instances politiques (comme la ville de New York, qui avait interdit l'essence plombée), à imposer le poison comme la chose la plus naturelle du monde.

Ce n'est que dans les années 1970 que le courant s'inversera, lorsque l'évidence de la pollution atmosphérique se sera imposée et qu'un chercheur – d'ailleurs limogé de son institut après sa découverte – aura prouvé que les taux d'imprégnation en plomb des humains étaient extraordinairement supérieurs à ceux de leurs ancêtres.

L'essence plombée sera interdite aux Etats-Unis, puis en Europe, mais elle continuera cependant à intoxiquer les pays du Sud.

L'histoire du plomb ne concerne pas que le passé. Elle décrit une méthode toujours utilisée par les lobbies. Elle sert d'« *avertissement à ceux qui douteraient de la nécessité d'une réglementation industrielle rigoureuse, à l'heure où l'on nous demande d'approuver des aliments génétiquement modifiés sur la base des assurances scientifiques que nous donnent ceux qui ont des intérêts commerciaux dans les organismes génétiquement modifiés (OGM)* ». Un livre, décidément, très actuel. ■

HERVÉ KEMPF