

- 本
期
导
读
- B2 法为何强推劳动法修改草案
- B3 取消“最佳食用期”，可行吗？
- B4 两天里五个孩子被带离父母

World Weekly

新民

环球

本报国际新闻部主编 | 第 653 期 | 2016 年 5 月 19 日 星期四 责任编辑: 吴宇桢 编辑邮箱: xmhw@xmwb.com.cn

热点锁定



杜特尔特 16 日在基本确定当选菲律宾总统后“首秀”，召开全国直播新闻发布会，阐述自己的政策主张。

实行单双号限行 推广“无车日”活动 禁止燃烧树叶

巴黎治霾：政府强力出击见实效

文 / 李斌

法国参议院日前正式向法国最高法院提起诉讼，控告肺病专家米歇尔·奥比尔作伪证。参议院认为他在医学报告中撇清了法国石油公司道达尔和巴黎地区肺病患者的关系，而他本人收受了道达尔公司的好处费。参议院认为正是由于道达尔公司出于成本考虑没有对汽车用柴油进行进一步提纯，加重了巴黎地区的空气污染，从而导致一些巴黎居民罹患肺癌。如果法院判决事实成立，那么该专家将被判刑 5 年并处 75000 欧元的罚款，道达尔公司也将支付患者部分治疗费用。

这个案件在法国是史无前例的，而眼下法国政府也正在出重拳治理空气污染。事实上，自 2014 年以来，巴黎市政府已经出台了车辆限号、公交免费、禁燃树叶等多重控霾措施，但近三年来，每逢春秋两季，雾霾还是会如期到来。今年 5 月 1 日，巴黎再次举行无车日活动，香榭丽舍大街成为行人专属的街区，巴黎市政府表示将考虑未来每个月第一个周日都举行无车日活动，以治理巴黎的空气污染。

在生产力高度现代化的今天，工业化的生活与污染问题已经成为一对不可调和的矛盾，法国政府一直试图让人们相信两者存在双赢的可能。每次雾霾来袭时，都是巴黎市政府主动采取行政干预措施终结空气污染，而民众对政策的配合度并不高。

巴黎政府积极治理

在 2014 年以前，雾霾虽然偶尔来袭，但频率很低且从未走进过巴黎人的视线，巴黎市政府也没有采取过很多特别的应对措施。

一切的改变都来自 2014 年的那场雾霾。2014 年 3 月 5 日，大巴黎地区开始出现轻微的空气污染，巴黎市政府检测的主要污染物 PM10 达到 43，紧接着的一个星期，由于无风少雨，大巴黎空气质量迅速恶化，PM10 于 3 月 14 日达到创纪录的 121 毫克每立方米。连续多天的空气污染使得巴黎各大医院呼吸道疾病患者的数量猛增，巴黎市政府随后采取一系列控霾措施，巴黎的空气质量随即好转。

巴黎市政府打出了控霾措施的组合拳包括：针对路面行驶的汽车，市政府决定于 3 月 23 日 5 点 30 分起实施“临时交通管理措施”：牌照尾号为单数的汽车可上路行驶（公共汽车、出租车、警车等除外）；重型卡车必须绕行大巴黎地区；大巴黎地区所有道路限速在现有基础上减少 20 公里每小时；大巴黎地区禁止燃烧树叶，禁止给绿地撒播肥料；市政提供的租用电动汽车和租用自行车免费；大巴黎地区所有停车位及公共停车场免费；所有公共交通，包括公共汽车、地铁、有轨电车、上山缆车均免费。



二〇一四年三月十四日雾霾中的埃菲尔铁塔

图〇

在这之后的 2015 年，巴黎在春秋两季又经历了数次雾霾天气，PM2.5 和 PM10 数次突破 100，政府也采取了类似于 2014 年的控霾措施，自此巴黎市政府使用行政手段治理空气污染的做法开始常态化。

2015 年 9 月 27 日，巴黎市政府为控制市区空气污染状况，推广“无车日”活动，宣布在无车日活动涉及的区域自上午 11 时至下午 6 时禁止一切机动车进入，鼓励市民乘坐公共交通或骑自行车出行。

根据当时《巴黎地铁新闻报》的报道，“无车日活动取得了巨大成功”，根据市政府公布的数据，市中心主要污染物指数在当天下降了 20%到 40%，噪音指数下降了 10 个分贝以上。中心城区重新展现了“农业时代的田园式巴黎”。

为配合“无车日运动”，巴黎公共自行车运营公司 VELIB 组织市民骑自行车横穿巴黎以提倡“绿色出行”。巴黎市政府在活动后评估认为，“无车日”活动是成功的，并在今年 5 月再次举行无车日活动，将香榭丽舍大街作为新的“无车日”活动街区。

巴黎市政府认为，抗雾霾应该以政府主导的行政干预措施为主，也就是车辆限行和公交免费，而伦敦市政府主导的“拥堵费”政策并不可行。作为有着“左翼”传统的巴黎市政府，认为收拥堵费会造成社会的不公平现象，因为富人并不会因为收拥堵费而不开车，只有穷人会受到影响。

治理矛头转向柴油车

巴黎除了 PM2.5 和 PM10 之外，还有一项污染物，那就是氮氧化物。欧洲有着大量的柴油车，这些柴油车油耗更低，比汽油车产生更少的二氧化碳，却会产生更多的氮氧化物，这类污染物极易引发肺癌。

巴黎市政府早就计划对柴油车实施“逐客令”。1 年前，巴黎市长伊达戈公开表示在 2020 年之前将把柴油车彻底赶出巴黎。她计划先禁止 1997 年之前制造的柴油大货车进城，到 2020 年，只有 2011 年之后生产的柴油车才可以进入巴黎。

据不完全统计，8 成在法国行驶的车辆是柴油车，2014 年上半年，法国售出的新车中有 65%都是柴油车。多年前整个欧盟都相信柴油车可以减少二氧化碳排放。直到他们意识到柴油车排放大量二氧化氮，排放的细粒子更容易渗入肺叶和血液循环系统，不仅会导致呼吸道问题，还会诱发心脏和肺部。

巴黎分管交通事务的副市长纳日多夫斯基接受媒体采访时明确表示，在巴黎抗击污染的诸多举措中，长期计划是完全禁止柴油车。

民众看法评价不一

一直以来，并没有强大的民意压力倒逼巴黎市政府采取控制雾霾措施。雾霾来袭时，都是巴黎市政府主动采取行政干预措施终结空气污染。民众则各有各的看法。

2014 年 3 月 23 日，巴黎市政府采取车辆单双号限行政策的首日，笔者曾到车辆比较密集的米拉波桥蹲守，发现大部分双号车都没有遵守限行规定，还有一些人用黑色水彩笔将号牌最后一位涂黑。

一位被警察拦下的司机抱怨并不知道单双号限行的措施，并表示巴黎市政府的决定是“瞎胡搞”，但面对交通警察的执法，他仍然乖乖地交了 35 欧元的罚款。

此次巴黎无车日活动启动后，笔者专门到香街采访了一位外国游客，询问他无车日活动是否影响了他的旅游体验，游客表示大部分来巴黎旅游的游客都是乘坐地铁，巴黎的地铁系统非常方便，所有的旅

游景点都可以通过地铁到达，而没有汽车的香街比平时少了一份嘈杂，多了一份宁静，让人感觉更惬意。除了游客意外，法国媒体也盛赞“无车日”活动让巴黎的空气更新鲜，对公共健康更有利。

然而与媒体和游客的看法不同，部分开车的巴黎市民则对政府的做法表示不满。

一位叫做巴斯卡尔的驾驶员告诉记者，他非常反对政府采取的一系列交通管制措施：“为什么只限制汽车行驶，却不关停巴黎周围的工厂？巴黎市政府不敢得罪开工厂的资本家，却拿我们这些普通民众开刀。”

另一位市民则告诉笔者：“我认为空气污染不会因为政府的管控措施而好转，除非巴黎一夜之间回到原始社会，否则空气污染就会一直存在。管控措施只会产生短期的效果，这是为了配合政客的选择，对巴黎市民的长期健康产生不了太大的积极作用。”

另一位驾驶员则抱怨说：“原来环城路限速是 80 公里每小时，现在说为了减少污染改为 70 公里每小时，结果环城路更加拥堵了，我不相信这会减少空气污染。”

事实上，笔者所在的街区也经历过重污染天气下的交通管制，很多市中心的街道因此被禁止进入，驾驶员不得不绕行市区外围道路，从而导致巴黎的外围更加拥堵。

巴黎政府的控霾措施到底有用没用，这永远是一场“公说公有理，婆说婆有理”的讨论，任何数据也难以让利益冲突的另外一方信服。

一位接受笔者采访的法国民众表示，法国现在经济低迷，失业率很高，民众生存都有问题了，根本不关注空气污染问题，而巴黎年年高调控霾，就是在转移民众视线。该民众说：“先把经济搞好再说。”

相关链接

巴黎空气污染现状

法国是西欧国家中去工业化程度较高的国家，其重污染企业数量很少，且法国核电比例 87.5%，这使得火力发电厂造成的污染比重很小，且法国三面环海，气候湿润多风，非常有利于污染物的扩散。尽管如此，巴黎仍然会遭遇雾霾的天气，可见治理空气污染的确是一件非常棘手的麻烦事。

巴黎监测的主要的可吸入污染物是 PM2.5 和 PM10，根据巴黎市的标准，PM2.5 和 PM10 浓度超过 100 微克每立方米则属于重度污染，2014 年和 2015 年的春秋两季，巴黎曾多次出现连续三天以上重污染空气质量的情况，雾霾袭来时，在塞纳河边难以看到埃菲尔铁塔的塔尖。

巴黎除了 PM2.5 和 PM10 以外，还有一项污染物，那就是氮氧化物。欧洲有着大量的柴油车，这些柴油车油耗更低，比汽油车产生更少的二氧化碳，却会产生更多的氮氧化物，这类污染物极易引发肺癌。虽然随着发动机技术的发展，柴油车产生的氮氧化物已经大大减少，但是法国没有车辆强制报废制度，巴黎街头还有大量老旧的柴油车，这些柴油车会产生大量的氮氧化物。

除了汽车尾气排放外，巴黎的空气污染物主要来自周边工厂的排污，在 2014 年以前，雾霾虽然偶尔来袭，但频率很低且从未走进过巴黎人的视线，巴黎市政府也没有采取过很多特别的应对措施，甚至在巴黎市中心，我们还可以看到采集塞纳河河沙制作水泥的小型水泥厂。2013 年 12 月 3 日，巴黎的空气质量上了全球媒体的头条，根据巴黎空气监测机构 Airparif 实验室报告，当天巴黎空气中所含的微粒子，等同于在一个 20 平方米的房间，8 个人同时抽烟产生的废气。（李斌）

香街无车日常态化



据巴黎市政厅表示，自 5 月份开始，巴黎著名的街道香榭丽舍大街将于每个月第一个星期日禁止车辆通行，以应对严重的空气污染问题。