**Stoppons le bus-pollution !**

Demain jeudi

L’Europe face à la pollution athmosphérique

L’OMS (Organisation Mondiale de la Santé) - la pollution athmosphérique =

* augmentation du taux de mortalité
* augmentation des maladies cardiaques et pulmonaires
* impact sur l’espérance de vie
* un coût de ces atteintes à la santé de l’hommes estimé pour l’économie européenne entre 427 et 790 milliards d’euros.

Les particules en suspension

Selon l’OMS les particules en suspension constituent un risque sanitaire grave dans de nombreuses villes de pays développés et en développement :

* 1,4% des décès dans le monde
* 348 000 morts prématurés dans l’Europe des 25

Origine

Les poussières en suspension proviennent de certains procédés industriels, des chauffages domestiques mais majoritairement du trafic automobile (particules diesel, usures de pièces mécaniques et de pneumatiques)

Mesures

Les particules sont mesurées de deux manières :

* méthode des fumées noires, la plus ancienne
* méthode des PM10 et PM2,5 respectivement particules de diamètre dynamique inférieur à 10 et 2,5 micromètres

Effets sur la santé

D'après les conclusions d'une étude du « CAFE » (Clean Air For Europe programme), qui a pour objectif de définir les futures normes européennes acceptables de pollution de l'air les polluants les plus préoccupants sont les particules fines et l'ozone

L’action des particules est irritante et dépend de leur diamètre

Il est maintenant établi que ce sont les particules les plus fines (diamètre inférieur à 2,5 micromètres) émises essentiellement par les moteurs diesel qui atteignent en plus grand nombre les alvéoles des poumons, et causent le plus de dommages pour la santé :

* apparitions de bronchites et de crises d’asthmes
* maladies respiratoires obstructives chroniques
* cancer du poumon

la carte suivante montre une estimation de la réduction en nombre de mois de l’espérance de vie dues aux particules :

législation européenne - valeurs limites :

La directive n°1999/30/CE du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour les particules :

Particules mesurées par la méthode des PM10 :

Valeurs limites : Moyenne annuelle 2005 : 40 μg/m3 et 2010 : 20 μg/m3

Moyenne journalière 2005 : 35 dépassements de 50 μg/m3 au maximum et 2010 : 7 dépassements de 50 μg/m3 au maximum

**Législation française**

La directive européenne 1999/30/CE a été transposée en droit français par le décret n° 2002-213 du 15 février 2002.

En France 30 000 morts/an du fait des particules nocives

La concentration moyenne en France des particules est de 23,5 microgrammes par m3, dont 8,9 attribuables au trafic routier, ce qui implique que la circulation automobile serait responsable en France de 11 700 décès en 2009, pour la plupart dus aux moteurs diesel.

Le transport contribue pour 11% aux émissions de PM10 rejetées surtout par les moteurs diesel.

**Inquiétude sur le NO2**

Le dioxyde d’azote ( NO2) est avec les particules fines un des indicateurs majeurs de la pollution atmosphérique.

C’est un gaz oxydant puissant qui pénètre dans les poumons et provoque de graves irritations et inflammations de l’appareil respiratoire et une augmentation de l’hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques.

**Législation européenne NO2**

La législation européenne a fixé une valeur limite pour la protection de la santé humaine pour le dioxyde d'azote :

- Valeur limite horaire de 200ug/m3 en moyenne horaire à na pas dépasser plus de 18 heures par an à compter du 1er janvier 2010

- Valeur limite annuelle de 40ug/m3 en moyenne annuelle

**Législation française NO2**

La directive européenne 1999/30/CE a été transposée en droit français par le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 qui fixe déjà ses valeurs

la dernière directive européenne 2008/50/CE fusionne 4 directives dont celle concernant le dioxyde d'azote et ne semble pas encore transposée en droit français

**Une étude alarmiste de L’Institut de veille sanitaire**

Publication d’une étude démarrée en 1997 et qui a duré 12 ans dans neuf grandes villes françaises publiée dans le Bulletin épidémiologique hebdomadaire du 3 février 2009.

Les résultats démontrent « les liens à court terme entre la mortalité et les admissions à l’hôpital et les niveaux de pollution atmosphérique ».

Les niveaux de dioxyde d’azote, de dioxyde de souffre et d’ozone ont été soigneusement mesurés.

« Les études montrent que quand le niveau de pollution augmente de 10 microgrammes par m3 un jour donné, le nombre d’hospitalisation ou de décès le jour suivant augmente de 1 à 4% selon l’âge et le type de population »

«1300 décès par cancer du poumon par an dans 23 villes européennes pourraient être évités si l’impact des particules fines étaient minimisés « d’après une expertise conjointe de l’Institut national de la santé et de la recherche médicale et l’Agence française de sécurité sanitaire et environnementale.

http://www.invs.sante.fr/beh/2009/05/beh\_05\_2009.pdf

Le monde automobile n’est pas le monde. C’est une profession intégrée au milieu des intérêts pétroliers représentant un des deux lobbys les plus importants sur la planète.

L’industrie automobile est un monde opaque, non-ouvert aux citoyens, un monde industriel en retard technologiquement et sociétalement. Voici quelques exemples :

    - L’industrie refuse de communiquer toutes les informations sur la pollution automobile (particules fines…).

    - Au niveau technique, très peu de progression depuis 60 ans : la Volkswagen de 1948 consommait 7,5L/100km, celle de 2008 consomme également 7,5L/100km, pas d’allégement du poids des véhicules.

    - L’industrie est juge et partie ; l’UTAC (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle), en charge des normes et des contrôles, est possédée par les industriels eux-mêmes ; son directeur général étant actuellement détaché par le Groupe PSA. Il est nécessaire de revoir l’indépendance de cet organisme pour qu’il diffuse tous ses résultats ayant des impacts sur la santé des citoyens.

Tant que le législateur n’intervient pas, l’industrie automobile poursuit son lobbying pour préserver la situation actuelle, faisant fi de la santé publique. Ainsi, il a fallu attendre 14 ans pour avoir une baisse sensible du CO (Euro I à Euro IV) et près de 20 ans, après les Etats-Unis, pour équiper les véhicules essences de pots catalytiques. Et aujourd’hui, sur 2 millions de véhicules vendus en France, 1,5 million sont des diesels et continuent majoritairement (sans filtre à particules) à mettre notre santé en danger.

Pourquoi ne pas imposer des filtres à particules sur les diesels, alors que les particules fines issues de cette motorisation représentent un danger très important pour la santé humaine ? On dénombre près de 30.000 morts en France chaque année, une progression de l’asthme chez l’enfant, des hospitalisations, des cancers, une perte de l’espérance de vie, des décès prématurés…

Pourquoi donner un bonus à tous ces diesels polluants et satisfaire ainsi l’inertie de l’industrie ?

Nous demandons à l’Etat d’attribuer le bonus exclusivement aux diesels équipés de filtre à particules, en rétablissant ainsi l’équilibre financier du bonus/malus.

**Victor-Hugo Espinosa**,

Président d’Ecoforum - 06 73 03 98 84 - vhe13@free.fr