

EDITORIAL

Les premiers beaux jours, chauds et ensoleillés du mois de juin, ont ramené sur le devant de la scène, la pollution photo-oxydante. Des épisodes de pollution élevée avec atteinte du seuil d'information au public ont été enregistrés dans de nombreuses grandes villes en France, notamment dans l'est à Strasbourg, Colmar, Mulhouse, et naturellement à Paris. Ainsi se trouve à nouveau posé le problème de la circulation automobile, responsable essentielle d'émissions des précurseurs que sont les oxydes d'azote et les composés organiques volatils qui, à leur tour, sous l'effet du rayonnement solaire engendrent l'ozone.

Combien de personnes ont dû, pendant ces jours néfastes, se plaindre d'une exacerbation de leurs problèmes respiratoires, combien d'adultes et d'enfants ont vu se déclencher et augmenter leurs crises d'asthme, combien de personnes fragiles âgées ou non, ont « décompensé » leurs insuffisances pulmonaires ou cardio-respiratoires. On le saura plus tard, comme on saura aussi dans le cadre d'enquête du type « Erpurs », le nombre de ceux qui, presque, à bout de souffle, ont rompu prématurément le fil tenu qui les retenait encore à la vie.

Pour alerter davantage l'opinion, pour essayer de faire passer les mesures draconiennes de réduction de circulation qui finiront par s'imposer, il faut que le message d'alerte sanitaire se fasse presque en temps réel. Il y a longtemps que l'APPA insiste pour que les réseaux de surveillance sanitaire soient jumelés ou coordonnés avec les réseaux de mesure des niveaux de pollution. Les outils existent. Que ce soit grâce aux services d'urgence des hôpitaux pour certaines spécialités, au SAMU, aux pompiers et SOS Médecins, etc., il existe des possibilités d'enregistrement rapide des cas qui peuvent avoir pour cause déclenchante ou favorisante des niveaux de pollution excessifs enregistrés.

Le traitement rapide des données recueillies par des organismes tels que les ORS ou le RNSP, grâce aux moyens modernes de calculs, pourrait très rapidement fournir des indications, qui sans avoir la rigueur scientifique d'études à plus long terme, seraient de nature à frapper le public et permettraient d'appuyer des mesures qui ne seront pas très faciles à prendre.

La nouvelle loi sur l'air qui a été présentée par le Ministre de l'Environnement, Madame C. LEPAGE, et qui est en cours de discussion au Parlement, a très justement placé les impératifs de Santé publique au centre des objectifs. Sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, comme l'amélioration de la surveillance de la qualité de l'air, les meilleures conditions d'informations, la possibilité d'établir des plans régionaux de qualité de l'air, des plans de circulations, des incitations à l'utilisation de véhicules moins polluants, elle constitue une avancée indéniable dont

l'APPA se félicite. La participation active de notre association au groupe de concertation mis en place pour la préparation de la loi, nous a montré la grande capacité d'écoute du Ministre et son souci de faire participer des associations comme la nôtre, reconnues pour leur expérience et leur faculté de proposition, à la lutte active et à l'information objective sur la pollution atmosphérique.

Dans ce domaine et dans le cadre d'une initiative prise par la SFSP (Société Française de Santé Publique), l'APPA a participé à un rapport sur la pollution atmosphérique d'origine automobile et la Santé publique. Il y a 13 ans, l'APPA avait été à l'origine de l'élaboration du rapport présenté par le Professeur Roussel, Président de l'APPA, et l'avait édité sous forme d'un supplément à la Revue Pollution Atmosphérique. Dès 1983, ce rapport soulignait que « l'accroissement du parc automobile équipé en moteurs diesel, principaux responsables de l'émission des fumées, n'était pas souhaitable jusqu'aux conclusions définitives des expérimentations en cours ».

Il attirait l'attention sur le danger potentiel du benzène ou autres produits analogues dans les essences sans plomb, sur la pollution dans les habitacles des automobiles, sur l'intérêt de l'entretien des véhicules et la nécessité de la Recherche.

On retrouve aujourd'hui exactement les mêmes exigences. Pourquoi ? Malgré la sonnette d'alarme tirée par les hygiénistes, la politique des pouvoirs publics a persisté à encourager le développement des véhicules diesel, notamment au plan fiscal, pour en arriver au stade actuel où une voiture sur deux vendues en 95 est équipée d'un moteur diesel.

L'absence de plan réel de circulation urbaine et le laxisme dans la surveillance des conditions de la circulation automobile en ville ont contribué aussi à aggraver la situation.

Où en est-on aujourd'hui ? Un cri d'alarme poussé par les responsables de la Santé publique, appuyé sur des faits de plus en plus scientifiquement établis, alerte les pouvoirs publics d'une manière très pressante sur les dangers de la pollution en France d'origine automobile. Ils le font avec des arguments encore mieux établis :

— une masse beaucoup plus importante d'études épidémiologiques, dont certaines très récentes, apportent la preuve que certains polluants interviennent (notamment les particules) pour donner des effets sur la santé à des niveaux bien au-dessous de ceux observés habituellement dans les grandes villes, que ce soit aux USA, au Canada ou en Europe. Il n'y aurait donc pas de seuil de sécurité.

D'où la nécessité de réévaluer l'importance de certains polluants et notamment des particules respirables sur la santé au plan cardio-pulmonaire ;

Rappel du programme

– une plus grande précision et un approfondissement des expérimentations toxicologiques ;

– les résultats des expositions humaines contrôlées ;

– la concordance de toutes les enquêtes des spécialistes de santé publique au plan mondial pour affirmer que la pollution d'origine automobile est actuellement la plus préoccupante en milieu urbain avec des répercussions certaines sur la santé.

Doit-on regarder la situation avec optimisme ou pessimisme ?

Les raisons de l'optimisme existent : une meilleure connaissance des effets néfastes sur la santé qui ont abouti à une prise de conscience du public et des pouvoirs publics, notamment du Ministère de l'Environnement où l'approche sanitaire de la politique environnementale a été mieux perçue et sera mieux intégrée dans la nouvelle loi sur l'air.

La naissance ou le renouveau en France de grandes équipes épidémiologiques qui ont apporté récemment et apporteront certainement dans l'avenir une contribution notable aux travaux jusqu'à présent trop exclusivement anglo-saxons.

L'interpénétration des marchés aux plans européens et mondial entraîne pour les constructeurs l'obligation d'adopter les techniques les plus évoluées. Les progrès réalisés par les industries du pétrole et les constructeurs automobiles et l'arrivée sur le marché « citadin » de véhicules non polluants permettent aussi des améliorations sensibles.

Mais toutes ces raisons d'espérer permettront-elles de compenser la croissance des véhicules, le fait que, d'ici peu, 83 % de la population vivra dans les villes, et que l'on totalisera dans le monde très prochainement 25 villes de plus de 15 millions d'habitants.

Il faut donc repenser l'usage de l'automobile en ville, qui est une affaire d'éducation, d'information, et former auprès des jeunes un civisme de l'environnement. Modifier des habitudes qui touchent à un des symboles de l'évasion et de la liberté n'est pas une mince affaire, et nécessite encore beaucoup de temps et de persévérance.

Au cours de ce premier semestre, l'APPA s'est également investie dans un des plus graves problèmes d'actualité en matière de pollution intérieure: celui de l'amiante. Les lecteurs trouveront dans ce numéro le compte-rendu d'une journée organisée par l'APPA sur ce sujet, traité sous l'angle de la gestion du risque pour la santé : aspects environnement et travail.

Ultérieurement, les communications scientifiques seront publiées dans un numéro consacré uniquement à ce sujet.

Dans ce numéro figurent trois articles très différents.

Le premier traite de la qualité de l'air sur la zone FOS-L'ETANG-DE-BERRE, zone très industrialisée proche de Marseille. M. P. GAUSSENS a repris toute une série de mesures et les tentatives de modélisation qui ont été faites sur cette zone. C'est une mise au point effectuée à partir d'un recueil de très nombreuses données. Ce texte a fait l'objet d'une présentation orale à Syracuse en Sicile, à l'occasion d'une réunion organisée par des associations européennes qui se regrouperont bientôt sous le sigle EFCA (European Federation of Clean Air), dont l'APPA a pris l'initiative avec d'autres.

Le Professeur D. CHARPIN présente un sujet d'actualité: pollution atmosphérique et atopie. L'augmentation de la prévalence des maladies allergiques respiratoires, notamment de l'asthme, favorisée par la pollution donne à cette étude tout son intérêt.

Dans le dernier article, le Professeur A. RENOUX propose une histoire et découvertes de la radioactivité atmosphérique naturelle qui permet des rappels utiles, notamment sur les travaux et découvertes fondamentales effectuées par des scientifiques français.

Enfin, un document sur le lit fluidisé rotatif utilisé dans les usines de traitement des déchets par incinération met en valeur la qualité des résultats favorables obtenus pour l'environnement en réduisant notamment les rejets gazeux et liquides nuisibles.

Pour terminer, nous souhaitons que la Loi sur l'Air soit bientôt définitivement adoptée. Elle représente une avancée à laquelle l'APPA et la SFSP ont apporté un soutien et des propositions. Mais il faut rappeler qu'une Loi est une base indispensable, mais n'est qu'une base juridique qui permet de prendre des décrets d'application. Nous verrons ce qu'ils seront, mais nous veillerons à ce qu'ils aillent dans le sens que nous avons souhaité.

Bonnes vacances, et du soleil, pour tous, sans ozone, bien sûr, c'est-à-dire loin des encombrements automobiles.

Docteur M. SOMMER