# Un décès sur six est lié à la pollution

Par ***mogirard***
Créé le ***10/11/2017 - 00:00***

## Edito : Un décès sur six est lié à la pollution

***Jeudi, 09/11/2017 - 23:00*** 0 commentaire

- Diminuer la police
- Augmenter la police
- Imprimer
- Version PDF
-
- Tweeter
-
-

3 avis :

zoom

L?information n?a pas fait grand bruit dans les médias, et pourtant elle mérite d?être commentée.

Selon un rapport international publié il y a quelques jours dans la très sérieuse revue scientifique « The Lancet », un décès sur six survenu en 2015 dans le monde serait lié à la pollution, essentiellement à la contamination de l'air (Voir étude The Lancet).

***"On peut estimer que les maladies causées par la pollution ont été responsables de 9 millions de morts prématurées en 2015 - soit 16 % de l'ensemble des décès dans le monde"*** , évalue ce rapport. Résultant d?une vaste et rigoureuse analyse, pendant deux ans, de nombreuses données épidémiologiques, ces conclusions sont d?autant plus inquiétantes qu?elles émanent d?une équipe de recherche associant, outre la revue « Lancet », plusieurs organismes internationaux et une quarantaine de chercheurs spécialistes des questions de santé et d'environnement.

Ce triste bilan est si considérable qu?il en devient presque abstrait. C?est pourquoi cette étude le remet fort justement en perspective et rappelle que 9 millions de décès annuels, cela représente trois plus de morts que le sida, la tuberculose et le paludisme réunis, et 15 fois plus que ceux causés par les guerres et toutes les autres formes de violence?

L?étude précise que, sur l?ensemble de ces morts, sept sur 10 (soit près de 6,5 millions de décès

chaque année), sont causés par la pollution de l?air, qu?elle soit intérieure ou extérieure, pollution qui est directement ou indirectement responsable d?un grand nombre de maladies cardio-vasculaires, d?AVC, de cancers du poumon, ou encore de maladies pulmonaires graves, comme la broncho-pneumopathie chronique obstructive.

Même si, on ne s?en étonnera pas, cette hécatombe frappe principalement les pays sous-développés ou émergents (9 décès sur 10 au niveau mondial), nos sociétés développées, qu?il s?agisse de l?Europe ou de la France, ne sont pas épargnées et paient un lourd tribut à la pollution de l?air, faute de mesures suffisamment globales et énergiques.

Le rapport souligne également de manière éclairante le coût économique exorbitant de cette pollution de l?air : plus de 4 600 milliards de dollars chaque année, soit l'équivalent d?environ 6 % de la richesse économique mondiale produite chaque année. Pourtant, souligne cette étude, « Ce fardeau reste négligé par les gouvernements qui continuent à entretenir le mythe selon lequel la pollution serait une conséquence inévitable du développement économique ».

Ce rapport très rigoureux sur le plan scientifique est d?autant plus crédible qu?il confirme pleinement celui publié en juin 2016 par l?AIE (Agence Internationale de l?Energie) qui estimait, pour sa part, que la pollution atmosphérique serait responsable de 6,5 millions de décès à travers le monde chaque année. Ce rapport de l?AIE précisait que la pollution atmosphérique était devenue la quatrième menace en importance pour la santé humaine, derrière l'hypertension artérielle, la mauvaise alimentation et le tabagisme.

Toujours selon cette étude, il est urgent d?imposer des normes de consommation plus strictes pour les voitures et les camions, d?améliorer l'efficacité énergétique de nos économies et d?accélérer la transition vers les énergies renouvelables. S?agissant de ce dernier point, l?AIE rappelle que la production d'énergie est la principale source de pollution atmosphérique de source humaine, générant 85 % des particules fines, très nocives pour la santé et la quasi-totalité des émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote.

L?étude qui vient d?être publiée dans le « Lancet » confirme également celle publiée en septembre 2016 par la Banque mondiale, et qui estimait pour sa part que la pollution atmosphérique était devenue le quatrième facteur de décès prématuré dans le monde. Selon cette étude de la Banque mondiale, peu suspecte de sympathie pour le mouvement écologiste, la pollution globale de l'air, en prenant en compte la pollution atmosphérique et la pollution intérieure, aurait causé 5,5 millions de morts en 2013, soit plus d?un décès sur dix. Quant au coût économique global de cette pollution (pertes en vies humaines, pertes de production), la Banque mondiale, rejoignant l?étude du Lancet, l?estime à au moins 5 110 milliards de dollars, soit 7 % de la richesse mondiale annuelle?

Au niveau européen, les ravages provoqués par la pollution en matière de santé sont tout aussi inquiétants : dans son rapport 2017 sur la qualité de l'air, l'Agence européenne de l'environnement (AEE) estime en effet à 487 000 (l?équivalent de la population de Lyon) le nombre de décès prématurés - avant l'âge de 65 ans - dus à la pollution de l'air en 2014, qui ont eu lieu au sein de l'Union européenne.

Si l'on observe à présent les effets des différents types de polluants en cause, ce sont les particules fines qui sont les plus meurtrières, avec 399 000 décès par an dans l'Union européenne. Elles sont produites par les transports mais également, on l?oublie trop souvent, par la combustion de bois liée au chauffage, le traitement des déchets et l'agriculture. Viennent ensuite le dioxyde d'azote qui serait coupable de la mort prématurée de 75.000 personnes dans l'Union européenne et l'ozone, qui provoque environ 14.000 décès. Les autorités européennes soulignent, en outre, que le bilan réel de la mortalité liée à la pollution

de l?air en Europe est probablement encore plus lourd, car l'agence européenne n?a pas pu tenir compte dans son étude, pour des raisons méthodologiques, de tous les polluants ; c?est notamment le cas du dioxyde de soufre, des hydrocarbures ou encore des métaux lourds.

S?agissant de la mortalité par pays, le plus touché est l'Allemagne avec 81 160 décès, suivie de l'Italie et du Royaume-Uni. La France arrive 5ème de ce triste classement et compterait 48.690 décès liés à la pollution de l?air, soit dix fois plus que le nombre de morts par accidents de la route et autant que le nombre de décès provoqués par l?alcool dans notre pays.

Pour calculer ces chiffres, l'AEE a effectué un travail rigoureux de comparaison des données sanitaires et épidémiologiques avec des mesures de concentration de polluants. Notons également que la Commission européenne considère, à la lumière de cette étude, « que la France a échoué depuis 2005 à protéger ses citoyens des dommages sanitaires liés à la pollution de l?air ».

Si l?on observe à présent plus en détail la situation spécifique de la France, on doit constater que notre pays a très largement sous-estimé pendant des décennies les conséquences réelles de la pollution, notamment atmosphérique, sur la santé et la mortalité. A cet égard, l?étude publiée en juin 2016 par l'agence Santé publique France est plus qu?édifiante. Elle évalue à au moins 48.000 le nombre de victimes annuelles, soit 9 % de la mortalité nationale. L?étude précise que ce chiffre correspond à une réduction de l'espérance de vie de 2 ans chez les personnes âgées de 30 ans, ce qui est une perte très importante.

L'étude se base sur la concentration en particules très fines dites « PM2,5 ». Celles-ci sont particulièrement néfastes car leur taille est si petite qu?elles peuvent atteindre tous les organes du corps, via les alvéoles pulmonaires et la circulation sanguine. L'épidémiologiste Mathilde Pascal et son équipe ont mis au point un modèle théorique permettant de disposer de données locales même dans les régions où il n'existe pas de station de mesure de la qualité de l'air. Ce modèle qui repose sur un maillage fin du territoire (divisé en carrés de 2 km de côté) a permis de confirmer que, dans les villes de plus de 100.000 habitants, la perte moyenne d?espérance de vie atteint 15 mois, contre 10 mois pour les communes de moins de 100.000 habitants et 9 mois pour les zones rurales.

De manière saisissante, cette étude a également calculé que si la France parvenait à abaisser le niveau de sa pollution de l?air à celui obtenu par les 5 % de villes françaises les moins polluées, ce ne sont pas moins de 34 500 décès qui pourraient être évités chaque année. Toujours selon ces recherches, même en se contentant de respecter les seules normes fixées par les lois issues du Grenelle de l'environnement, 3000 morts par an pourraient être évitées?

Enfin cette étude souligne qu?elle n?a pris en compte, pour des raisons d?incertitudes méthodologiques, que les particules fines, dans son évaluation de la mortalité et que les décès liés à la pollution de l?air sont probablement encore plus nombreux si l?on considère les effets néfastes, bien que difficilement évaluables, des autres types de polluants atmosphériques.

Notre pays, en dépit de réels efforts déployés depuis une vingtaine d?années, tant par l?Etat que par les collectivités locales et les industriels, n?a donc pas réussi à faire baisser de manière suffisante le niveau global de la pollution de l?air. C?est d?ailleurs ce que confirme un rapport du Commissariat au Développement durable d?octobre 2016, qui montre que dans les grandes agglomérations, de 2000 à 2015, si les émissions de dioxyde de souffre ont sensiblement reculé, celles d?ozone et de particules fines ont stagné et celles de d?oxyde d?azote ont même légèrement augmenté?

En outre, la France dépasse régulièrement, dans ses grandes métropoles, les seuils-limites de pollution

de l?air fixés par la réglementation européenne et l?OMS. Le 18 juillet dernier, le Conseil d'Etat a d?ailleurs ordonné au Premier ministre de transmettre à la Commission européenne au plus tard le 31 mars 2018 un plan permettant de ramener les concentrations de polluants en-deçà des limites européennes.

Cette décision du Conseil d'Etat constitue, il est important de le souligner, une rupture majeure de jurisprudence car elle admet pour la première fois que les objectifs en matière d'environnement, en l?occurrence le respect des normes de concentration en polluants dans l'air, n'entraînent pas qu'une obligation de moyens mais également de résultats mesurables. Cela signifie concrètement que l?Etat doit prendre de nouvelles mesures et durcir sa politique globale jusqu?à ce qu?il parvienne à atteindre le respect de toutes les normes européennes et nationales en matière de seuils de concentration de polluants dans l?air.

Heureusement, sans attendre que l?ensemble des Etats prenne enfin à bras le corps ce problème majeur de société, les initiatives se multiplient au niveau local pour accélérer le combat contre la pollution de l?air. Un réseau de grandes métropoles regroupant plus de 90 villes dans le monde s?est ainsi constitué, le Cities Climate Leadership Group (C40). Cet organisme, qui regroupe déjà New-York, Paris, San Francisco, Moscou, Milan, Séoul, Bombay, Melbourne ou encore Hong Kong et Vancouver, fédère les initiatives et coordonne les politiques locales dans le but d?accélérer la transition énergétique au niveau local et diminuer conjointement les émissions urbaines de gaz à effet de serre et de polluants.

Le C40 représente 600 millions d?habitants, 25 % du PIB mondial et 70 % des émissions de gaz à effet de serre, ce qui lui confère un poids économique et politique majeur dans ce combat planétaire contre la pollution de l?air. Son action vigoureuse est en outre relayée par l?Union Européenne qui va prochainement réviser le Protocole de Göteborg, relatif à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance, et fixer de nouveaux seuils d?émissions polluantes beaucoup plus stricts d?ici 2030.

Il y a quelques jours, le C40 s'est réuni à Paris et a présenté ses nouveaux objectifs et engagements en matière de lutte contre la pollution atmosphérique **.** A l?issue de ce congrès, une douzaine de maires dont ceux de Paris, Londres, Barcelone, Quito, Vancouver, Mexico, Copenhague, Seattle, Le Cap, Los Angeles, Auckland et Milan se sont engagés à faire de leur ville des endroits plus sains et à améliorer la qualité de l?air. Ces douze mégapoles pionnières s?engagent à acquérir uniquement des bus à zéro émission d?ici à 2025 et à prendre toutes les mesures nécessaires afin que la majeure partie de leurs territoires urbains deviennent des zones à zéro émission à l'horizon 2030.

Dans ce défi que représente la lutte globale contre la pollution de l?air, certaines mégapoles se sont déjà illustrées en mettant en ?uvre des mesures volontaires et innovantes. C?est par exemple le cas d?Amsterdam, qui a décidé de bannir les moteurs thermiques d?ici à 2030 et a interdit les voitures diesel dans le centre-ville. Les habitants de cette ville doivent par ailleurs posséder une carte de résident, qui peut coûter jusqu?à 600 euros par an, simplement pour pouvoir stationner leur voiture.

À Bruxelles, la municipalité a décidé de transformer plus de 50 hectares du centre-ville en zone exclusivement piétonne, ce qui en fait la plus grande zone d?Europe interdite aux voitures. A Copenhague, les autorités locales ont décidé d?actionner simultanément deux leviers : le recul de la voiture et le développement du vélo. La capitale danoise a donc interdit les parkings pour voitures et réduit la vitesse de circulation de 50 à 40 km/h. Mais parallèlement, cette ville a investi plus de 130 millions d?euros pour développer près de 500 km de pistes cyclables. Résultat : aujourd?hui, 63 % des trajets des habitants de Copenhague pour aller et revenir du travail se font en vélo et il y a désormais 265 000 vélos pour 252 000 voitures en circulation quotidienne dans la capitale danoise?

En Suède, Stockholm a mis en place en 2006 un péage variable en fonction de l'heure, pour diminuer son trafic urbain et a ainsi réussi à réduire de 20 % en 10 ans le nombre d'automobilistes traversant la ville.

A Londres, depuis 2003, toutes les voitures sont soumises à un péage urbain, qui atteint à présent un montant de 11,50 livres (13 euros). Et depuis quelques jours, cette somme est assortie d?une «t-charge», une surtaxe de 21,50 livres (24 euros) pour les 34 000 véhicules les plus polluants datant d?avant 2006. Il est vrai que la pollution atteint un niveau très inquiétant dans la capitale britannique et que, selon les autorités sanitaires britanniques, 9 000 Londoniens meurent prématurément, chaque année, en raison de la mauvaise qualité de l?air.

Et pour ceux qui déplorent que cette « t-charge » ne concerne que la City et le West-End (soit 1,5 % de la superficie du Grand Londres), les autorités municipales rappellent qu?il ne s?agit que d?une première étape et que la vraie révolution aura lieu en 2021. A cette échéance, l?ensemble des voitures qui pénétreront dans Londres intra-muros et des camions qui rouleront dans le Grand Londres devront s?acquitter d?un péage conséquent s?ils ne respectent pas de nouvelles normes très sévères d?émissions de polluants.

En Europe du Sud, c?est incontestablement Milan qui s?est montrée la plus volontaire et la plus innovante pour réduire la circulation et la pollution dans le centre-ville. Cette grande métropole de plus de trois millions d?habitants a mis en place en 2012 un système de péage urbain primé en 2014 au niveau européen. Baptisé "Area C", il impose à tout automobiliste le paiement d?un ticket d?entrée de 5 euros, du lundi au vendredi de 7 h 30 à 19 h 30. Mis en place dans le centre historique et pour les seuls véhicules polluants en 2007, il a été étendu à tout le centre-ville depuis 2011. Résultat : le trafic milanais a diminué de 28 % depuis trois ans. L?usage des transports en commun a augmenté de 7 % et la proportion de véhicules propres est passée de 9,6 % à 16,6 %. Quant aux émissions de particules fines PM10 (d?un diamètre égal ou inférieur à 10 microns), elles ont été réduites de 10 % et celles de CO2 de 35 %.

Outre Atlantique, même Los Angeles, mégapole immense ou la voiture est reine, envisage sérieusement de mettre en place un péage urbain pour limiter les nuisances considérables, sur le plan humain et économique, liées à la circulation automobile. Déjà, le comté de LA a fait un premier pas vers le péage urbain avec les ExpressLanes, en faisant payer, selon un tarif variable en fonction de l?heure et du trafic, les voitures sans passager pour utiliser les voies rapides réservées aux véhicules avec passagers.

L?agence régionale, qui regroupe six comtés, veut aller plus loin en créant des zones à péage, les « go zones », avec des rues payantes aux heures de pointe. Les recettes serviraient alors à développer d'autres moyens de transport (bus, pistes cyclables, voies pour piétons) et à accorder des aides publiques aux Californiens modestes qui sont contraints d?utiliser leur voiture pour aller au travail.

Mais si les responsables politiques locaux et nationaux ont enfin décidé d?agir sur tous les leviers concernant l?urbanisme, la production d?énergies propres et les offres souples de transports, il faut aussi, à l?autre bout de la chaîne, parvenir à modifier les habitudes de nos concitoyens et agir sur la « demande », en matière de déplacements. En France, par exemple, les trois quarts des salariés travaillent à présent dans le tertiaire et la grande majorité d?entre eux pourraient tout à fait, un jour ou deux par semaine, travailler chez eux en utilisant toutes les ressources du travail à distance. Les conséquences concrètes d?une telle mesure seraient très sensibles en termes de réduction du trafic automobile et des émissions polluantes, sans compter l?amélioration en matière de qualité de vie pour les travailleurs.

Il serait également possible, pour le tiers des salariés qui travaillent à moins de 10 km de leur domicile, de prévoir de fortes incitations fiscales et financières pour les encourager à ne pas prendre leur voiture et à utiliser les transports en commun ou un mode propre de déplacement, comme le vélo électrique par

exemple.

Reste que pour les villes, le besoin croissant de déplacements ne pourra être véritablement satisfait qu?avec l?arrivée de systèmes de navettes urbaines automatiques propres et modulables dont les itinéraires pourront être reprogrammés en temps réel, en fonction des besoins des utilisateurs. Combinant les avantages et la souplesse des véhicules particuliers et la rationalisation économique des transports permise par les transports en commun, ces navettes, qui sont l?avenir des déplacements urbains, devront également reposer sur de nouveaux modèles économiques associant partenaires publics et privés.

Ce que nous montrent les expérimentations, parfois remarquables, en cours un peu partout dans le monde, est qu?il est temps de considérer que les ravages humains, économiques et sociaux provoqués par cette pollution de l?air ne sont pas une fatalité et qu?en faisant preuve de volonté politique, de créativité scientifique et d?innovation sociale, nous avons tout à fait les moyens de mettre fin à cette situation scandaleuse, de réduire drastiquement ces nuisances d?un autre âge et de mettre en place une société qui saura combiner, sans les opposer artificiellement, efficacité économique, développement durable, respect de l?environnement et qualité de vie pour tous.

René TRÉGOUËT

Sénateur honoraire

Fondateur du Groupe de Prospective du Sénat

## Noter cet article :

## Recommander cet article :

- 
- Tweeter
- 

- **Nombre de consultations :** 553
- **Publié dans :** Médecine
- **Partager :**
  - Facebook
  - Viadeo
  - Twitter
  - Wikio

Médecine Air atmosphère azote cancer carbone chauffage CO2 c?ur décès déplacements Diesel économie électrique espérance essence états gaz industrie maladies mégapoles métropoles modules mortalité morts moteur navettes normes ozone particules pathologies polluants pollution règlement réseaux serre seuil société souffre thermique transports travail véhicules vie villes voiture

---

**URL source:** https://www.rtflash.fr/deces-sur-six-est-lie-pollution/article