

« La population vit dans un air dangereux »

C'est un véritable cri d'alarme. Cent médecins belges publient dans « Le Soir » un appel pour régler le problème de la pollution de l'air.

Ils sont près de 100 médecins à sortir de leur réserve habituelle. Dans une lettre ouverte publiée dans *Le Soir*, ces professionnels de la santé, qui suivent au quotidien la santé des Belges, interpellent les politiques bruxellois sur la qualité de l'air de la région.

Et les exhortent à réagir. Ambitueusement et au plus vite.

Les signataires de cette lettre ouverte soulignent les effets nocifs, prouvés scientifiquement maintes fois, de la pollution de l'air sur la santé : augmentation du risque de cancer du poumon et de la vessie, y compris pour les non-fumeurs, maladies cardiovasculaires, troubles cognitifs, aussi bien chez l'adulte que chez l'enfant, asthme... Les affections sont nombreuses. A tel point que les médecins tonnent : « La population vit dans un air dangereux et malsain. (...) La pollution de l'air nuit gravement à la santé des Bruxellois et des navetteurs, et particulièrement

à celle des enfants, des personnes âgées et des personnes déjà malades. »

Tous les ans, ce sont 632 personnes qui décèdent prématurément, rien qu'à Bruxelles.

Parmi les polluants présents dans l'air que l'on respire, « ceux qui m'interpellent plus, ce sont les particules fines (PM). Ce sont des mélanges qui contiennent un grand nombre de composants dont des molécules cancérigènes, des substances avec effet type perturbateurs endocriniens et des toxiques », explique notamment la professeure Catherine Bouland, directrice du centre de recherche en santé environnementale (ULB) et signataire.

En plus du drame humain, les scientifiques soulignent le poids économique du désastre sanitaire. « Le gain d'espérance de vie se traduirait par une économie d'un montant impressionnant de plus de 759 millions d'euros par an. »

Les scientifiques signataires ne partent

pas perdants face à ce constat dramatique. « Réduire le nombre de victimes de la pollution de l'air est possible, écrivent-ils. Mais cela exige des mesures plus ambitieuses et plus efficaces. »

Ils interpellent les politiques et leur demandent de notamment se pencher sur l'interdiction du diesel, la taxe sur la circulation, la gestion du trafic et des transports en commun ou encore l'investissement dans des infrastructures pour les cyclistes.

Les médecins proposent en urgence plusieurs mesures concrètes, comme le lancement d'une campagne d'information publique, de meilleures mesures de la qualité de l'air bruxellois, ainsi que de fixer des objectifs ambitieux sur la concentration de particules fines et de dioxyde d'azote. Mais aussi d'établir et se tenir à un calendrier clair. ■

Pollution de l'air : l'appel de 100 médecins belges

C'est un cri d'alarme lancé dans « Le Soir ». Une centaine de médecins s'émeuvent des dangers que la pollution atmosphérique fait peser sur la santé des navetteurs et Bruxellois. Ils prennent à partie le monde politique pour des actions fortes et urgentes.

Monsieur le ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale, Rudi Vervoort,

Madame la ministre du Logement, de la Qualité de vie, de l'Environnement et de l'Energie, Céline Fremault,

Monsieur le ministre des Finances, du Budget et des Relations extérieures, Guy Vanhengel,

Monsieur le ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Pascal Smet,

Les médecins, les scientifiques et les organisations de santé tirent la sonnette d'alarme.

Deux ans après une première lettre ouverte publiée dans la presse, nous continuons à constater des faits graves : malgré l'obligation des autori-

tés de garantir un air plus sain depuis 2010, la population vit dans un air dangereux et malsain.

La pollution atmosphérique a beau être généralement invisible, les recherches révèlent un impact nocif très important sur la santé des citoyens. En 2013, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), qui recommande des normes plus strictes que l'Union européenne, concluait que la pollution atmosphérique et les particules fines devaient être considérées comme cancérigènes avérés et classés dans la même catégorie que le tabac. Même les non-fumeurs courent le risque de mourir d'un cancer du poumon dû à l'exposition aux polluants nocifs.

En effet, la pollution de l'air nuit gravement à la santé des Bruxellois et des navetteurs, et particulièrement à

celle des enfants, des personnes âgées et des personnes déjà atteintes d'une maladie.

La pollution de l'air conduit à :

- ▶ une augmentation du risque cardiovasculaire (infarctus, arythmie ventriculaire, insuffisance cardiaque, accident vasculaire cérébral) ;
- ▶ une augmentation des cancers du poumon et de la vessie ;
- ▶ une augmentation des leucémies chez l'enfant ;
- ▶ une augmentation de l'asthme (plus de nouveaux cas et plus d'exacerbations) et des bronchites chroniques ;
- ▶ une augmentation des allergies ;
- ▶ des effets nocifs pendant la

grossesse : augmentation des naissances prématurées et des petits poids à la naissance, diminution de la capa-

cité pulmonaire et augmentation de l'asthme lié à la surexposition aux particules fines pendant la grossesse ;

- des troubles cognitifs chez les personnes âgées et les enfants.

A Bruxelles, on constate que la pollution de l'air joue un rôle dans :

- plus de 20 % des bronchites chez les enfants asthmatiques ;
- plus de 20 % des hospitalisations dans le cadre de bronchopathies chroniques obstructives ;
- plus de 30 % des infarctus chez les adultes atteints de cardiopathies ischémiques.

Les plus démunis sont les plus exposés

Ceci engendre une réduction importante de l'espérance de vie qui se traduit annuellement par au moins 632 décès prématurés, une augmentation des hospitalisations et de la mortalité chez les patients souffrant de maladies cardio-pulmonaires ainsi qu'une augmentation de l'absentéisme et de la consommation de médicaments. Ceci pourrait être évité si Bruxelles appliquait les normes de l'OMS et respectait les taux de concentration moyenne de particules fines de 20 microg/m³. Le gain d'espérance de vie se traduirait par une économie d'un montant impressionnant de plus de 758 millions d'euros par an.

Comme médecins, scientifiques et organisations de santé, nous sommes également fort préoccupés par l'aspect social de la politique actuelle. Ce sont surtout les plus démunis qui sont exposés aux taux de pollution les plus élevés. Il est inacceptable de laisser la jeune génération grandir dans ces conditions alors que nous sommes pleinement conscients des risques alarmants. Une exposition précoce à la pollution de l'air prédispose les citoyens à des maladies graves et engendre des problèmes de santé pour la vie. Ces maladies peuvent compromettre significativement la qualité de vie des citoyens, de leurs familles et elles peuvent beaucoup peser sur les budgets familiaux.

Si nous désirons ce qu'il y a de meilleur pour nos patients et pour la santé publique, dans le cas de la pollution de l'air, la recherche scientifique ne laisse pas d'ambiguïté sur les causes que nous devons viser pour protéger les citoyens. La prévention de l'exposition à la pollution atmosphérique est une condition préalable à une bonne santé. La résolution du problème de la pollution de l'air à Bruxelles incombe à notre gouvernement et à nos ministres. Un air sain est d'ailleurs un droit fondamental et universel, pour les 1,2 million d'habitants de Bruxelles et les 350.000 navetteurs. Il est grand temps que le gouvernement prenne ses responsabilités, élabore et mette en œuvre un plan d'action clair et efficace, pour faire face à cette crise de santé silencieuse et inacceptable.

Être ambitieux

Hélas, la barre n'est pas mise assez haut.

Le Plan Air-Climat-Énergie, qui est le plan politique mis sur pied par le gouvernement bruxellois en 2016, est bien trop vague et ne satisfait pas, de notre point de vue, aux exigences de la directive européenne en matière de qualité de l'air (directive 2008/50/CE). En effet, à Bruxelles, les normes européennes concernant la pollution atmosphérique sont aujourd'hui encore enfreintes. Il convient d'ajouter à cela que les mesures de contrôle de la qualité de l'air à Bruxelles ne se font pas aux endroits où la population est exposée aux concentrations les plus hautes comme cette même directive européenne de 2008 l'exige.

La Zone de basse émission (LEZ) est actuellement la mesure la plus ambitieuse du plan politique bruxellois pour une meilleure qualité de l'air. Si la LEZ entre en action à partir du 1^{er} janvier 2018 en bannissant les véhicules type EURO1, soit les véhicules diesel les plus anciens, l'étude demandée par la Région bruxelloise

nous apprend que « *la LEZ n'entraînera pas d'effets probants sur la mise en conformité avec les normes européennes concernant les particules fines PM10 et NO_x* ». En outre, cette étude ne tient pas compte du dieselgate. Les villes allemandes qui appliquent la LEZ et qui interdisent déjà les véhicules de norme EURO3 ne sont pas encore en conformité avec les normes européennes. La LEZ est donc un premier pas vers la solution, mais elle est encore loin d'être suffisante pour assurer une véritable protection de la population.

De fait, une politique beaucoup plus ambitieuse est nécessaire pour réellement protéger la santé des citoyens. Et comme si cela ne suffisait pas, il est aussi crucial de rappeler qu'en sus des polluants nommés ci-dessus, s'ajoutent également les particules ultra-fines et le « black carbon » qui sont extrêmement dangereux pour la santé. Ceux-ci pénètrent profondément dans nos poumons et nos vaisseaux sanguins. Le « black carbon » se trouve sur la liste des produits cancérigènes de l'OMS et est émis par les moteurs diesel. Sur plusieurs axes routiers de la capitale, les mesures montrent des taux intolérables.

L'un des problèmes les plus graves à Bruxelles réside dans l'usage abusif de motos, de voitures, de camionnettes et

de camions utilisant des carburants fossiles et, en particulier, du diesel.

Réduire le nombre de victimes de la pollution de l'air est possible, mais exige des mesures plus ambitieuses et plus efficaces comme :

- La modification écologique de la taxe sur la circulation : avec le découpage fiscal de la mobilité fossile et l'encouragement de la mobilité propre ;
- La préparation à l'interdiction du diesel avec une communication ciblée et un encouragement de la population et des navetteurs à choisir des moyens de transport propres ;
- L'obligation d'utiliser des filtres à suie dans les moteurs diesel associée à une stricte conformité jusqu'à l'interdiction du diesel ;
- Une stricte conformité avec l'interdiction de laisser le moteur en marche au point mort ;
- Des mesures de contrôle et de gestion du trafic local, contraignantes, incluant des moyens pour diriger les conducteurs vers les zones de stationnement les plus proches ; afin d'éviter le trafic inutile.
- Fixer des normes de distance de sécurité entre les artères de circulation comme source de pollution atmosphérique et les lieux de séjour des populations vulnérables et les zones résidentielles ainsi que l'application de ces normes ;
- Des transports en commun accessibles à tous, efficaces, confortables et propres et une mobilité partagée combinée avec le stationnement aux abords de la ville et des gares ;
- Des investissements importants dans les installations cyclables et les bicyclettes électriques.

La Région bruxelloise ne pourra résoudre à elle seule le problème de la pollution de l'air. Cette pollution atmosphérique constitue un problème allant bien au-delà des régions et pour lequel des accords entre les Régions ainsi qu'au niveau fédéral sont nécessaires de toute urgence. Néanmoins, cela ne peut constituer une excuse pour ne pas agir plus efficacement à Bruxelles. Le gouvernement bruxellois dispose des compétences nécessaires afin de prendre des mesures fortes.

Une urgence

Dans l'intérêt de tous les habitants et navetteurs, nous vous demandons d'urgence :

1. Le lancement d'une campagne d'information en direction des Bruxellois et navetteurs largement diffusée qui informe chacun sur la pollution de l'air en ville et les effets nocifs sur la santé publique afin de faire comprendre l'urgence d'actions rapides ;

2. D'élaborer dans la Région bruxelloise un réseau de mesures correctes et efficaces de la qualité de l'air, en accord avec les directives euro-

péennes ;

3. De fixer des objectifs ambitieux concernant le PM 10, PM 2,5 et le NO_x, mais aussi pour le *black carbon* afin de réduire considérablement les effets les plus nocifs de la pollution atmosphérique ;

4. D'établir un calendrier clair et urgent avec des mesures concrètes afin de pouvoir réaliser les objectifs fixés.

Notre santé et notre bien-être à tous sont en jeu !

Avec nos sentiments les plus respectueux. ■

particules fines Des études interpellantes sur le cerveau

Parmi les polluants présents dans l'air que l'on respire, « ceux qui m'interpellent plus, ce sont les particules fines (PM). Ce sont des mélanges qui contiennent un grand nombre de composants dont des molécules cancérigènes, des substances avec effet type perturbateurs endocriniens et des toxiques », explique d'emblée la professeure Catherine Bouland, directrice du centre de recherche en santé environnementale (ULB) et signataire de la carte blanche.

Plus les particules sont de petite taille, plus elles sont dangereuses. Ainsi, une fois inhalées, les PM_{2,5} (particules dont la taille est inférieure ou égale à 2,5 µm) pénètrent profondément dans l'arbre pulmonaire. Bronches, bronchioles, et même, pour les plus petites d'entre elles (1 µm et moins), alvéoles pulmonaires, portes ouvertes vers la circulation sanguine.

De longue date, on sait les particules fines et les NO_x (oxydes d'azote) coupables de favoriser des maladies respiratoires (asthme, bronchite chronique) et cardiovasculaires (infarctus, AVC, insuffisance cardiaque) ainsi que certains cancers, comme ceux du poumon et de la vessie. Désormais, les chercheurs se focalisent sur les effets des particules sur le cerveau.

« Les dernières études interpellent avec des toxiques qui pourraient aller jusqu'à empoisonner le cerveau et, à terme, abaisser les capacités intellectuelles. C'est par rapport aux enfants, au futur, que

les inquiétudes sont les plus grandes, explique Pr Bouland. Une étude interpellante a été réalisée par l'Université de Hasselt : des chercheurs ont comparé les performances scolaires d'enfants dans deux écoles : l'une exposée à la pollution du trafic et l'autre pas. Résultat : il y avait environ un an et demi de différence d'atteinte des compétences intellectuelles scolaires. C'est énorme. Et cela était corrélé avec la différence de qualité de l'air mesurée devant l'école. Malgré toutes les limites que comporte cette étude (questionnaires, outils peut-être moins fiables que les études cliniques), elle est très interpellante. »

Et il n'y a pas que le cerveau des enfants qui trinquerait. Une étude canadienne a associé une piètre qualité de l'air avec une dégénérescence cérébrale chez les personnes âgées et le développement de démences. « Ils n'ont par contre pas mis en évidence de corrélation avec Alzheimer ou Parkinson », précise-t-elle.

A Bruxelles, la qualité de l'air est suivie au jour le jour. La capitale est d'ailleurs la ville belge la plus densément peuplée en stations de mesure de l'air. « Mais on ne se déplace pas à quatre mètres de haut,

là où sont positionnées ces stations de mesure. Quand on respire, on est juste derrière les pots d'échappement, la pollution y est donc plus concentrée, continue-t-elle. Pour l'objectiver, nous avons équipé un vélo - dans le cadre d'un mémoire - avec des équipements de mesure sérieux : les concentrations

en particules fines et en "black carbon" étaient de 5 à 10 fois plus élevées que celles mesurées par les stations de mesure. »

Le « black carbon » est un polluant particulaire noir dont la taille est régulièrement inférieure à 2,5 µm. Il est un indicateur de la pollution générée par la combustion opérée par les systèmes de chauffage et par les moteurs, particulièrement ceux nourris au diesel.

Entre 2013 et 2017, 276 volontaires ont également mené une expérience inédite dans les rues de la Région bruxelloise. A l'intérieur comme à l'extérieur, les capteurs géolocalisés dont ils étaient équipés mesuraient, à leur hauteur, les

taux de concentration de différents polluants. « Les chiffres issus de cette campagne citoyenne sont de l'ordre de 4 à 10 microgrammes de black carbon/m³ d'air, poursuit Pr Bouland. Des écoles m'interpellent : qu'est-ce qu'on fait avec ce genre de chiffre ? En effet, il n'y a pas actuellement de valeur de référence officielle. Mais si le black carbon est cancérigène (il l'est certainement car les particules véhiculent des molécules cancérigènes comme certains hydrocarbures aromatiques polycycliques, NDLR), il faudrait avoir le chiffre le plus petit possible. » En effet, le cancer est une maladie dite « sans seuil », c'est-à-dire que le risque existe dès qu'une seule molécule cancérigène est en présence.

Cette pollution atmosphérique à hauteur de poumons est-elle spécifique à Bruxelles ? « Pas du tout, à voirie équivalente, c'est la même chose dans les villes wallonnes et flamandes », conclut Pr Catherine Bouland. ■

Bruxelles « Jamais allé aussi loin »

ENTRETIEN

L'officialisation récente de la zone de basses émissions annonce une petite révolution à l'échelle de la capitale : dans six semaines, les véhicules diesel les plus anciens seront bannis. Alors que les scientifiques minimisent l'impact réel de la mesure (lire ci-dessus), la ministre de l'Environnement Céline Fremault (CDH) parle d'une première étape vers une ville sans diesel.

Pour les scientifiques vous ne mettez pas la barre assez haut...

Cette décision est un véritable changement de paradigme à Bruxelles. C'est un premier pas dans la bonne direction. Je n'ai jamais caché que je suis pour la sortie du diesel à Bruxelles mais il est impossible de l'interdire du jour au lendemain. Pour que les citoyens s'approprient les mesures

générales de réduction des polluants, le travail doit être phasé.

Avec un impact direct discuté...

Des projections ont été effectuées par Bruxelles Environnement en tenant compte de la zone de basses émissions mais également des nouveaux cycles de tests des véhicules mis sur le marché. Elles indiquent que dès 2020, les émissions d'oxyde d'azote auront diminué de 26,6 % tandis que le « black carbon » sera réduit de moitié. Dès 2025, la réduction sera de 61,5 % pour le premier et 85,6 % pour le second.

Suffisant ?

Non bien sûr. Raison pour laquelle nous nous attelons à d'autres mesures comme le nouvel arrêté sur les pics de pollution. Nous planchons aussi sur une réforme de la fiscalité pour favoriser les véhicules les moins polluants, sur l'ac-

quisition par la Région de véhicules hybrides ou électriques et sur un plan d'équipement en bornes de recharge électrique. Bruxelles agit mais ne peut agir seul.

C'est-à-dire ?

Il est évident que d'autres acteurs institutionnels ont un rôle clef. Le fédéral par exemple, pour ce qui est de la fiscalité liée aux voitures de société ou l'accélération des travaux du RER. Réduire le problème de la pollution atmosphérique à des décisions bruxelloises plus ambitieuses n'est pas exact, cela doit aller de pair avec toute une série de mesures dans les territoires voisins dont le changement de comportement des navetteurs qui viennent à Bruxelles et qui, en même temps, sont eux aussi victimes des pollutions existantes. J'entends bien les inquiétudes mais il faut souligner une chose : jamais un gouvernement régional n'est allé si loin sur la question de la qualité de l'air. ■

**Propos recueillis par
ERIC BURGRAFF**