

EDITORIAL

Le 7 décembre dernier, à l'instigation de F.M. Gonnot, Député de l'Oise et Président de la Commission de la Production et des Echanges de l'Assemblée Nationale, s'est tenu un colloque scientifique et technique consacré aux « Pollutions urbaines, transports et santé publique ». Ce fut l'occasion pour les nombreux intervenants (élus, ingénieurs, médecins, hygiénistes, usagers,...) de faire le point sur les situations mondiale, européenne et française ; puis on s'est interrogé sur les menaces pour la santé, en termes toxicologiques et épidémiologiques, de la part de la pollution automobile dans la pollution atmosphérique urbaine. La prise en compte de ces menaces, à la fois pour la surveillance des immissions, pour l'amélioration et la dépollution des émissions (importance du couple carburant-moteur) et pour l'aménagement et la gestion urbaine a été discutée. Cette journée a bien mis en évidence une prise de conscience collective des inconvénients majeurs (nuisances, risques sanitaires) d'une mauvaise gestion de l'automobile en milieu urbain.

Dans le même temps, le rapport Souviron critique la concentration « de plus en plus excessive sur les produits pétroliers » de la consommation d'énergie, dans le domaine des transports, en plaidant pour le développement des véhicules à l'électricité, au gaz naturel et au gaz de pétrole liquéfié.

Face à des arguments sanitaires de plus en plus convaincants, s'ajoutant à une perception aiguë par l'utilisateur des nuisances automobiles, les différents acteurs doivent maintenant en débattre et accroître leurs efforts afin de mieux maîtriser ce problème de civilisation. Les développements techniques, la surveillance, l'information, les prises de décisions doivent se coordonner dans ce sens et on voit bien, par cet exemple, combien il est essentiel que la dimension sanitaire fasse partie intégrante de la politique de la ville en matière de transport. De grands efforts restent à faire dans cette démarche. Une preuve éclatante nous est fournie par la décision imminente des pouvoirs publics français, pour des raisons strictement financières, de majorer quasi sélectivement le prix du carburant essence sans plomb. Cette décision est de nature à favoriser encore plus en France la diésélisation du parc automobile, déjà unique au monde, au mépris des risques sanitaires

qui y sont assez clairement attachés. A quand donc une place sérieuse de la santé publique dans les politiques économiques, voire environnementales, dans notre pays, considéré comme si rationnel ?

Ce numéro rassemble divers articles dont la majorité est issue de la journée scientifique de Chambéry, tenue en mai 1994, sur le thème des « Normes de qualité de l'air : justifications sanitaires et perspectives d'avenir ». On y retrouve évidemment des contributions en relation avec la démarche formalisée d'évaluation du risque. Ses étapes sont rappelées par D. Zmirou (Université de Grenoble) qui illustre, en pollution atmosphérique, par les approches complémentaires expérimentales et épidémiologiques et, tout particulièrement dans ce dernier cas, par le grand intérêt des métaanalyses. L'aspect purement toxicologique est décrit par M. Boiteau (APPA Nantes). M. Isnard (Direction Générale de la Santé) complète ces deux articles et décrit le processus par lequel est élaborée une norme à partir des données expérimentales (et épidémiologiques, éventuellement) en recourant à la notion de coefficient d'incertitude en cas d'extrapolation à l'homme. Mme Lubkert-Alcamo (OMS), dans le même esprit, rappelle les principes qui président à l'élaboration des recommandations de l'OMS concernant les polluants atmosphériques, les valeurs de référence adoptées en 1987 et elle fait le point sur les travaux de réactualisation qui sont en cours. M. Hecq (UE, DG XI) décrit la situation des Etats (dépassements) par rapport aux valeurs limites des directives européennes et envisage l'avenir des directives en termes d'objectifs et de subsidiarité. M. Lameloise (AIRPARIF) analyse la prise en compte des directives actuelles dans la stratégie de surveillance de la qualité de l'air. Il fait ressortir la différence de finalité entre les directives SO₂, particules et NO₂, d'une part, et la directive O₃ et l'approche de l'OMS, plus opérationnelles au plan sanitaire, d'autre part. M. Le Moullec (LHVP) s'interroge sur la stratégie de surveillance de l'air ambiant, sur la pertinence des indicateurs et des méthodes de mesurage et sur la représentativité des données fournies par les stations fixes pour évaluer l'exposition des populations. Enfin, Mme Lemaire (ADEME) met l'accent sur l'importance et les difficultés d'appréciation de la qualité de l'air à l'intérieur des locaux, sur les limites des réglementations actuelles

et sur la nécessité de développer les connaissances par une démarche multidisciplinaire.

Par ailleurs, diverses contributions sont proposées à nos lecteurs ; l'article de M. Poulleau (INERIS), repris de la Journée du CITEPA de novembre 1993, constitue un bilan fort complet sur la réglementation et, surtout, le mesurage des composés organiques volatils. L'article de M. Aoudia (CERHYD, Algérie) est une évaluation par modèle de dispersion des immissions de voisinage résultant de la combustion d'une partie des déchets d'une décharge non contrôlée.

Un premier document reprend une présentation du Dr Sommer au nom de l'ADEME (MM. Hertz et Stroebe) à la conférence de l'UIAPPA de Sao Pau-

lo en mars 1994. Il s'agit d'un bilan synthétique et exhaustif concernant le mesurage des polluants atmosphériques en France, à l'émission et à l'immission; il donne une vision complète de la politique et de l'expérience française aux plans réglementaire, stratégique et métrologique. Ensuite, M. Le-feuvre (EDF) présente brièvement la politique de cette entreprise en matière de dépollution des effluents atmosphériques issus de la production thermique. Enfin, un document du groupe ERPURS (ORS) constitue une première synthèse des relations observées en Ile de France, entre indicateurs de pollution atmosphérique et indicateurs sanitaires. Nous y reviendrons.

Professeur Bernard FESTY