

Débat

Gilles DIXSAUT

Vous établissez un lien entre les particules diesel et l'évolution des maladies asthmatiques. Or on constate une augmentation de l'incidence des maladies de type asthmatique depuis les années 70, bien avant la généralisation du diesel dans le parc automobile. Comment l'expliquer ?

Isabelle TILLIE-LEBLOND

Les facteurs de risque ne sont pas univoques. Intervient aussi une hypothèse hygiénique : l'asthme et l'allergie, de façon générale, augmentent dans les pays industrialisés. A l'inverse, grâce aux progrès de l'hygiène et des antibiotiques, la mortalité infantile s'est réduite de façon exceptionnelle. Le prix à payer en est peut-être une modification de notre profil humain. Depuis le milieu des années 50, nous vivons plus qu'auparavant à l'intérieur des maisons, dans des pièces surchauffées et avec des animaux domestiques. Tout ceci contribue à l'augmentation de l'incidence des maladies allergiques.

Michel AUBIER

Depuis les années 70, le type de pollution a beaucoup changé. Dans les années 50, la pollution était davantage acido-particulaire, avec des particules de taille plus importante. Aujourd'hui, les particules sont souvent fines voire ultrafines, et la pollution comporte plus de NO₂ et d'ozone.

Denis CHARPIN

L'augmentation de la mortalité est de l'ordre de 1 % pour 10 µg/m³ d'accroissement des particules. L'augmentation de l'hospitalisation pour asthme est de l'ordre de 1 %. Cela représente des risques relatifs de 1,01. Dans le cas des allergènes ou de l'hypothèse hygiénique, les risques relatifs sont plutôt de l'ordre de 1,5 ou 2 - c'est-à-dire 15 à 20 fois supérieurs. Des risques relatifs très faibles ne pouvaient pas être mis en évidence avant de disposer d'enquêtes de séries temporelles.

Thierry CHINET

Il est démontré qu'il existe un lien entre la pollution atmosphérique et l'expression clinique d'un asthme. Mais peut-on affirmer que la pollution est responsable d'une augmentation de l'incidence de l'asthme ?

Michel AUBIER

On sait qu'un asthmatique, surtout si son asthme est léger et s'il ne suit pas de traitement anti-inflammatoire continu, est assez sensible aux pics de pollution. Le fait de vivre sur le long terme dans un environnement pollué peut-il favoriser la survenue d'un asthme ? Cette question est beaucoup plus discutée. Nous disposons d'études sur un très long terme (15-20 ans) qui montrent qu'une population qui vit dans une atmosphère polluée, notamment par des particules et du NO₂, souffre davantage d'asthme qu'une population qui vit dans un

environnement non pollué. Certains éléments laissent donc supposer que la pollution peut favoriser la survenue d'un asthme chez des sujets prédisposés génétiquement.

Gilles DIXSAUT

Bien que les véhicules à petit moteur générant des émissions polluantes plus importantes que les véhicules à moteurs plus puissants, ils sont favorisés par les taxes CO₂. Faudrait-il modifier le type de motorisation de ces petits véhicules ?

Patrice FRANKE

La taxation, le pouvoir d'achat et les modes de consommation sont intimement liés. Il est illusoire de croire que dans les petites voitures, conduites majoritairement par les personnes ayant le pouvoir d'achat le plus faible, il sera possible d'implémenter des solutions techniques différentes - et par conséquent plus chères. C'est pourquoi nous insistons sur la nécessité d'instaurer un environnement réglementaire contraignant. Cela doit se doubler d'un effort d'éducation des consommateurs. Il faut faire savoir que les vieilles voitures, même petites, polluent fortement.

Il n'existe pas de solution technique autre que celles que nous avons évoquées aujourd'hui. Notre Audi Q7, qui est très grosse et lourde, a été touchée de front par les taxations, notamment en tant que voiture de société. En cumulant les taxes relatives à la pollution et aux voitures de société, cette voiture nécessitait de payer 15 000 à 20 000 euros sur un cycle de vie de trois à cinq ans. Or la nouvelle réglementation européenne N1 a permis de faire entrer cette voiture dans une autre forme de taxation, et d'économiser environ 15 000 euros de taxes sur une période de cinq ans. Ses ventes se sont envolées. Les mêmes consommateurs qui refusaient auparavant d'acheter cette voiture parce qu'elle polluait trop sont aujourd'hui ceux qui l'achètent parce qu'elle leur coûte moins cher. On peut y voir une certaine forme d'hypocrisie ! Pour espérer changer les choses, nous devons tous avancer en ordre coordonné. Les médecins ont un rôle à jouer à cet égard en alertant les pouvoirs publics.

Thierry CHINET

Quelle est la part de l'industrie automobile dans les pollutions d'origine industrielle ? Les améliorations technologiques apportées aux véhicules ne s'accompagnent-elles pas d'une dégradation des émissions des usines ?

Patrice FRANKE

Nous faisons énormément d'efforts dans ce domaine : récupération de la chaleur, utilisation de peintures solvables à l'eau, etc. Aujourd'hui, la carrosserie d'une Audi est recyclable à 85 % - sachant que nous visons un objectif de 90 %. Nos voitures en aluminium sont même recyclables à 95 %. A l'avenir, lorsque les voitures seront électriques et dotées de batteries, il faudra savoir recycler ces dernières. Les industriels connaissent ces processus et doivent organiser leurs chaînes en conséquence. Ceci doit être accompagné par la réglementation avec, par exemple, l'interdiction d'abandonner une voiture dans la nature.