



**François Perl** Directeur général du service indemnités de l'Inami (l'auteur s'exprime à titre personnel)

# Interdire le diesel ? Une mesure urgente de santé publique

**La pollution de l'air, dont le diesel est largement responsable, cause plus de 12.000 décès par an en Belgique. Sans mesures fortes à court terme, le coût sanitaire sera considérable. L'exemple de Tokyo doit nous inspirer.**

La question de l'interdiction du diesel en ville s'est récemment invitée dans le débat politique avec la proposition de la ministre Céline Fremault de l'interdire à Bruxelles en 2030.

Ce faisant, Bruxelles s'inscrit dans un mouvement global. Cette interdiction sera effective à Paris, Madrid, Rome et Athènes en 2024.

L'interdiction totale du diesel a été décidée graduellement depuis 1999 à Tokyo où la mortalité a diminué de 22 % pour les maladies pulmonaires et de 11 % pour les maladies cardiaques.

Le problème est complexe

dans la mesure où le diesel n'est pas le seul responsable de la pollution de l'air qui tue chaque année, dans notre pays, plus de 12.000 personnes. Cependant, par comparaison avec un moteur essence, un diesel émet des quantités trois fois plus importantes de dioxyde d'azote ainsi que du *black carbon*, un composant particulièrement toxique des particules fines. Une étude récente de l'université d'Oxford démontre que l'impact du diesel sur la santé publique au Royaume-Uni est cinq fois plus nocif que celui des moteurs à essence et vingt fois plus que celui des moteurs électriques !

## 5 % du budget soins de santé

Cette même étude évalue à 6,8 milliards d'euros les dépenses de santé que génère la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules et chiffre à 88 % la part du diesel dans ce montant. Appliqué à la Bel-

gique, cela chiffrerait à 1,15 milliard d'euros les dépenses induites par les pathologies provoquées par la mauvaise qualité de l'air, soit près de 5 % du budget 2018 des soins de santé. Bien entendu, ce montant doit être ajusté à la réalité belge mais la structure comparable de la prévalence des maladies cardiorespiratoires permet de se faire une idée de l'ordre de grandeur de cet impact.

## Inverser la logique

Ce coût astronomique en termes de mortalité et de dépenses de santé oblige à envisager des mesures radicales permettant de réduire l'effet de la pollution atmosphérique sur la santé. L'exemple de Tokyo démontre qu'il est tout à fait possible de combiner cette radicalité et la viabilité d'un centre urbain.

Un des enjeux majeurs du financement du système de soins

de santé se situe dans l'émergence de maladies dites de civilisation, liées à notre modèle de société. Nos systèmes de soins de santé pallient de plus en plus par des dépenses curatives, un défaut de prévention. Il faut inverser cette logique si on souhaite maintenir un système payable et accessible.

Une prise de conscience se perçoit à partir des intentions des politiques mais également d'actions citoyennes qui se multiplient dans les villes belges. Mobilisation particulièrement sensible autour des écoles car, outre ses conséquences sur le système respiratoire et cardiaque, la pollution atmosphérique a des effets très dangereux sur le développement neurologique des enfants.

Sans être le seul visé, le diesel figure en tête de liste des causes de la pollution atmosphérique. A sa décharge, ses partisans font valoir que les progrès tech-

nologiques réalisés ces dernières années en feront le carburant fossile le moins polluant. L'argument est sans doute recevable mais doit être nuancé. D'une part, l'émission de dioxyde d'azote par les véhicules diesel n'est ramenée à des normes « acceptables » que depuis 2015 et l'entrée en vigueur de la norme EURO 6. Cela signifie que l'immense majorité des véhicules mis en circulation avant cette date continuent à dégager des taux excessivement létaux de ce polluant. D'autre part, le Dieselgate incite à une grande prudence face à ces données d'autant qu'il subsiste des doutes sur l'efficacité réelle des technologies antipollution des nouveaux moteurs diesel qui n'est démontrée, à ce stade, que sur un plan purement théorique.

## Le précédent de l'amiante

La disparition complète des

véhicules diesel antérieurs à la norme EURO 6 est bien prévue à Bruxelles à partir de 2025 (alors qu'Anvers autorisera encore les véhicules EURO 5 moyennant paiement) mais compte tenu de ces doutes et des dérogations, notamment pour les camions, une interdiction totale aurait nettement plus d'impact. Elle doit s'accompagner de promotion d'alternatives à la voiture ainsi que de mesures de restriction du trafic autour des écoles et en cas de pics de pollution.

Il y a 20 ans, l'interdiction de l'amiante était promulguée après des décennies de controverses sur son utilité pourtant démontrée par de nombreux travaux scientifiques. Il y a fort à penser que sans mesures fortes à court terme, le coût sanitaire de la pollution de l'air nous reviendra dans un délai similaire à la manière d'un boomerang. ■