

DOSSIER DE PRESSE

Voitures toxiques : l'enquête de l'ASEF

EN COLLABORATION AVEC LE MAGAZINE «CASH INVESTIGATION»



Le Dr Halimi prêt à tester le parcours Aix-Marseille sous l'oeil des équipes de «Cash Investigation»

Communiqué de presse

Voitures toxiques: l'enquête d'une association de médecins

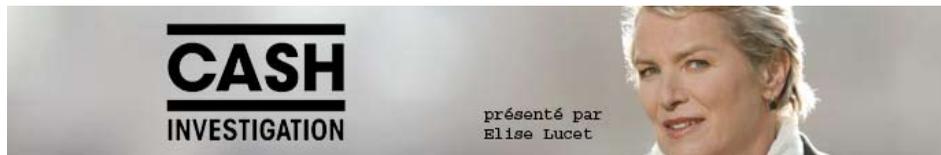
Dans sa voiture, on peut écouter la musique, régler la température, aller où on veut. On a l'impression d'être à l'abri du monde extérieur, comme dans une bulle. Pourtant, cette bulle serait particulièrement polluée ! C'est ce que révèle aujourd'hui une enquête menée par l'Association Santé Environnement France sur l'air que respirent les Parisiens, les Marseillais et les Grenoblois à l'intérieur de leurs voitures... Résultats.

L'ENQUÊTE. L'objectif était de déterminer les niveaux de pollution à l'intérieur de nos voitures. « *Nous avons pris trois villes : Paris, Grenoble et l'agglomération Aix-Marseille. Dans chacune d'elles, nous avons fait rouler deux voitures, une récente et une ancienne, sur des parcours empruntés quotidiennement par des milliers de gens entre 8h et 10h. Les deux voitures étaient bien sûr équipées de capteurs pour mesurer les taux de particules fines (PM2,5 et PM1), d'oxyde d'azote et de benzène* » explique le Dr Patrice Halimi en charge de l'enquête. Les taux relevés montrent clairement un phénomène d'accumulation de polluants dans les habitacles.

L'IMPACT. Globalement, on peut dire que l'automobiliste se trouve surexposé dans son bocal hermétique. « *Inutile d'aller chercher les normes annuelles qui sont lissées sur 365 jours, lorsque vous êtes tous les jours dans votre voiture le matin et le soir à l'heure de pointe, vous respirez des taux de polluants qui sont très élevés, régulièrement et sur le long terme. Quotidiennement vous prenez votre petite dose de poison...* » explique le Dr Halimi. Le jour de la manipulation à Paris, l'indice ATMO était de 8 (mauvais), ce qui a été le cas 20 fois en 2012; à Marseille de 7 (médiocre), ce qui fut le cas 47 fois l'an dernier ; et à Grenoble de 4 (bon), ce qui a été le cas 83 fois en 2012. D'ailleurs à Grenoble, malgré une journée relativement peu polluée, les taux d'oxyde d'azote étaient particulièrement élevés puisqu'ils ont plafonné jusqu'à 1000µg/m3 ce qui est le maximum possible pour la machine! Une forte pollution en partie due aux nombres de voitures, et notamment à l'importance des diesels qui émettent plus de particules fines et d'oxydes d'azote, que les essences, qui émettent par contre beaucoup de benzène !

Les risques. « *Asthmes, allergies, toux chroniques, mais aussi événements cardio-vasculaires voire cancers sont autant de maladies liées aux particules fines* » déplore le Dr Pierre Souvet, Président de l'ASEF. Les pathologies chroniques liées à l'exposition aux particules fines et aux oxydes d'azote sont très importantes. « *Je suis d'autant plus inquiet pour les personnes qui sont, du fait de leurs professions, obligées de rouler toute la journée : chauffeurs livreurs, employés de péage, commerciaux, etc.* » ajoute le Dr Halimi. Aujourd'hui, en attendant une solution collective visant notamment le développement de transports en commun efficaces, il n'est pas vraiment possible de se protéger... Inutile de miser sur les filtres à habitacle : ils ne protègent visiblement ni des particules fines, ni des gaz comme le benzène... L'âge de la voiture n'aurait pas d'effet non plus: aucune différence significative n'a été observée entre les véhicules récents et anciens. Seule solution pour l'instant: lorsque vous vous trouvez dans des zones non-polluées, penser à aérer votre voiture pour éviter que les polluants ne s'accumulent à l'intérieur !

Retrouvez les images inédites de l'enquête, le mercredi 25 septembre à 22h30 sur France 2 dans «Cash Investigation».



**RETROUVEZ LES IMAGES INÉDITES DE L'ENQUÊTE
MERCREDI 25 SEPTEMBRE À 22H30
SUR FRANCE 2 DANS LE MAGAZINE «CASH INVESTIGATION»**

Sommaire

Communiqué de presse p 3

Le protocole p 5

Résultats: Particules fines (PM2,5) p 6

Résultats: Particules fines (PM 1) p 8

Résultats: Oxydes d'azote (NOx) p 10

Résultats: Benzène (C6H6) p 12

L'interview du Dr Patrice Halimi p 14

Nous et nos partenaires p 16

Pour plus d'infos....



Retrouvez-nous sur Twitter: @Dr_ASEF



et sur Facebook: www.facebook.com/pages/Association-Santé-Environnement-France

Le protocole

L'enquête a été menée par l'Association Santé Environnement France en collaboration avec les journalistes de l'émission «Cash Investigation» et avec le soutien de deux laboratoires d'analyse de l'air, Tera Environnement et Airsur.

3 villes testées:

- * Paris
- * Aix-Marseille
- * Grenoble

3 familles de polluants mesurées:

- * Particules fines (PM 2,5 et PM1)
- * Dioxyde d'azote (NO2)
- * Benzène (C6H6)

Les manipulations ont été réalisées sur des véhicules Diesel effectuant des parcours dans leurs villes respectives entre 8h et 10h au cours du mois de mars 2013. Les voitures équipées étaient:

- * A Marseille: une Peugeot 306 (1996) et une BMW Série 1 (2010)
- * A Paris: une Fiat Doblo (2005) et une Peugeot 308 Break (2012)
- * A Grenoble: un Renault Scénic (2001) et une Ford CMax (2011).

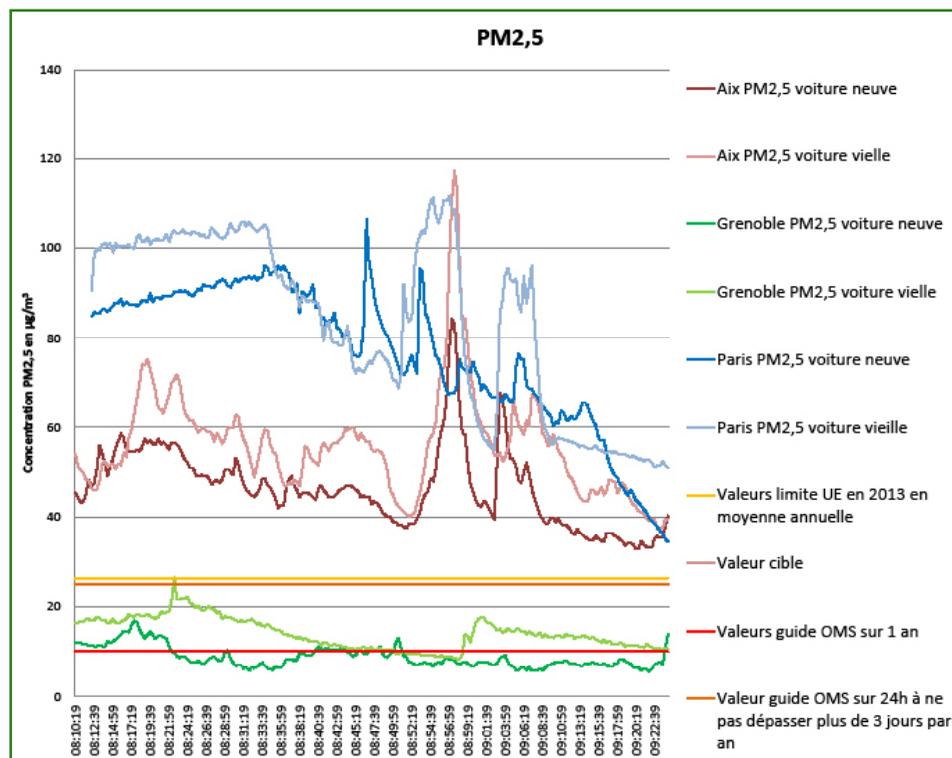


Equipement des voitures à Aix-en-Provence par le personnel du laboratoire Tera Environnement

Les résultats

Voici en quelques mots les grandes lignes des résultats de l'enquête menée par l'ASEF. Globalement, on peut dire que l'automobiliste se trouve surexposé dans son bocal hermétique. « Inutile d'aller chercher les normes annuelles qui sont lissées sur 365 jours et dont l'efficacité à protéger est de plus en plus contestées, lorsque vous êtes tous les jours dans votre voiture le matin et le soir à l'heure de pointe, vous respirez des taux de polluants qui sont très élevés, régulièrement et sur le long terme. Quotidiennement vous prenez votre petite dose de poison.... » explique le Dr Halimi.

Les particules fines 2,5 ou PM 2,5



Les taux enregistrés pour Paris et Aix-Marseille sont très élevés et ils augmentent très significativement lorsque les voitures passent dans des tunnels. Comme c'est le cas à 8h56 à Aix-Marseille.

À Grenoble, alors que la journée était qualifiée de bonne par les organismes de surveillance de la qualité de l'air, on a tout de même enregistré des taux dépassant la limite annuelle fixée par l'Organisation Mondiale de la Santé.



Selon certaines estimations, les PM2,5 seraient à l'origine de 3,5 millions de cas de problèmes cardiovasculaires et de 220 000 cancers du poumon ayant entraîné la mort...

Les PM2,5, pourquoi est-ce dangereux?

Les PM2,5 provoquent en particulier chez l'enfant des altérations de la fonction respiratoire. Elles peuvent également entraîner une irritation des voies respiratoires inférieures, des effets mutagènes et cancérogènes et une mortalité prématurée. En cas d'exposition prolongée, elles contribuent au déclenchement de bronchites chroniques.

Ces particules fines 2,5 pénètrent profondément dans les poumons. Elles traversent la membrane pulmonaire et se retrouvent dans le sang. De là, elles peuvent avoir un impact sur le système cardio-vasculaire (augmentation du risque d'infarctus...). En France, les particules fines sont responsables de 42 000 décès prématurés chaque année d'après un rapport du Ministère de l'Ecologie publiée en 2010.

En sommes-nous sûrs ?

Plusieurs études scientifiques ont fait preuve de la toxicité des microparticules ayant un diamètre inférieur à 2,5 micromètres (PM2,5). En voici quelques unes des plus récentes.

Baisse de l'espérance de vie

L'étude Aphekom menée dans 12 pays européens, a démontré que la diminution des particules fines dans l'air de nos villes permettrait d'améliorer notre espérance de vie ! À Marseille, si on respectait l'objectif de qualité de l'Organisation Mondiale de la Santé (10 microgrammes par m³), celle-ci augmenterait de 8 mois. Autre constat : le fait d'habiter à proximité du trafic routier pourrait être responsable d'environ 15 à 30% des asthmes de l'enfant.

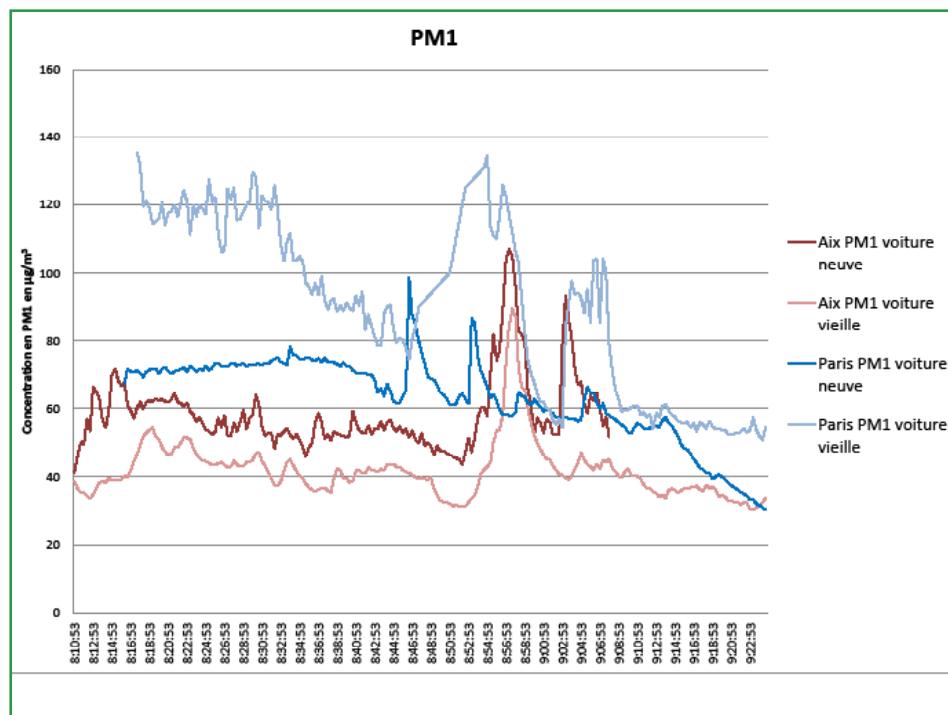
Source : Institut de Veille Sanitaire, The Aphekom Project, mars 2011.

Des normes inutiles ?

Deux études publiées dans *The Lancet* au début de l'été 2013 ont montré que les effets des particules fines seraient significatifs même à des concentrations inférieures à celles autorisées en Europe! En effet, il a été conclu qu'une élévation du niveau de PM2,5 de 5 microgrammes par mètre cube augmentait le risque de cancer du poumon de 18 %. De façon globale, les scientifiques estiment que le risque de cancer du poumon subsiste même à des concentrations inférieures aux normes. Selon leurs travaux, il n'y a aucun seuil en dessous duquel il n'y ait pas de risque!

Source : Ole Raaschou-Nielsen et al. Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE), *The Lancet*, 10 July 2013

Les particules fines 1 ou PM 1



Là encore, les taux enregistrés sont très élevés. Globalement, on se rend compte qu'ils suivent la tendance déjà enregistrée pour les PM2,5. Pas de dosage à Grenoble, faute de matériel disponible. Notons qu'il n'existe actuellement aucune norme de référence sur l'émission des PM1.

Les PM1, pourquoi est-ce dangereux?

Depuis plusieurs années, les particules Diesel sont particulièrement étudiées. Pourquoi ? Parce qu'elles sont de très petite taille (inférieures à 1 micromètre) et qu'elles représentent en France jusqu'à 87 % des émissions particulières liées au trafic ! Leur composition est complexe. En effet, elles sont constituées de particules carbonées élémentaires (10 à 80 nm) sur lesquelles s'adsorbent un grand nombre de composés organiques (plus de 400) : hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), quinones, composés hétérocycliques, aldéhydes, etc. On y trouve également des sulfates et, en faible quantité, des métaux.

Ces particules élémentaires s'agglomèrent entre elles pour former des grappes plus ou moins grosses mais dont le diamètre ne dépasse pas en général 1 micromètre. Or, ces particules fines inférieures à 1 micromètre, peuvent atteindre les régions bronchiolaire et alvéolaire et y persister.



Les polluants représentent moins de 0,05% de la composition de l'air mais cette fraction, si faible puisse-t-elle paraître, peut avoir un impact important sur la santé et les écosystèmes....

En sommes-nous sûrs ?

Plusieurs études scientifiques ont fait preuve de la toxicité des microparticules ayant un diamètre inférieur à 1 micromètre (PM1). En voici quelques unes des plus récentes.

Cancers du poumon

Des chercheurs ont évalué la qualité de l'air intérieur de 399 personnes atteintes de cancer du poumon, dont 164 étaient non-fumeurs et de 466 témoins dont 218 étaient non-fumeurs. Résultats ? Les niveaux de PM1 étaient 3 fois plus élevés chez les personnes atteintes du cancer. De plus, une augmentation de 10 microgrammes/m3 de PM1 était associée à une augmentation du risque de cancer du poumon de 45% !

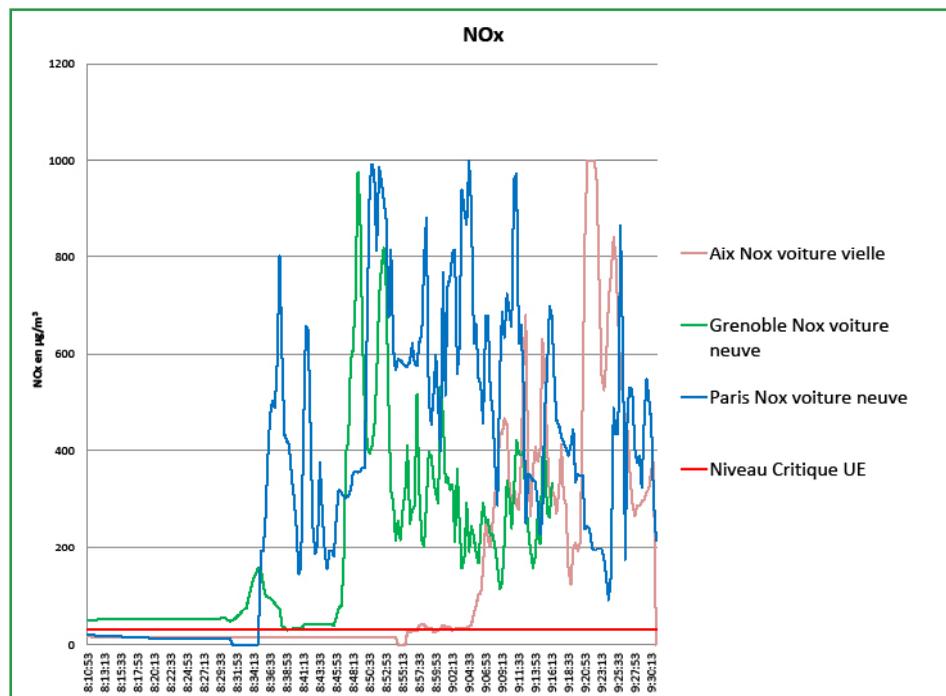
Source : Mu L, Liu L, et al., Indoor air pollution and risk of lung cancer among Chinese female non-smokers. Cancer Causes Control. 2013 Mar;24(3):439-50

Inflammation du système respiratoire

Les travaux effectués dans le cadre d'une thèse ont montré que les particules fines (PM2,5, PM1 et PM0.1) pouvaient entraîner des inflammations du système respiratoire chez l'homme. En comparant les différents types de particules, les scientifiques ont montré que l'inflammation est plus importante lors d'une exposition aux particules fines dont le diamètre est compris entre 0,03 et 1 micromètre. Ces inflammations peuvent d'être à l'origine d'asthme, d'allergie, des rhinites, de toux, etc.

Source : Ramgolam K., Effet des particules atmosphériques fines (PM2.5, PM1) et ultrafines (PM0.1) provenant de la région parisienne sur l'épithélium respiratoire humain in vitro : thèse de l'Université Paris 7, 2007.

Les oxydes d'azote



Les taux enregistrés sont très élevés. On observe même des pics à 1 000 microgrammes/m³ ce qui correspond au seuil maximum pouvant être atteint par la machine ! C'est une pollution, particulièrement liée au Diesel.

Les oxydes d'azote, pourquoi est-ce dangereux ?

Les NO_x, principalement le dioxyde d'azote (NO₂), occasionnent une altération de la fonction respiratoire notamment chez l'enfant, une hyper réactivité bronchique chez l'asthmatique et des troubles de l'immunité du système respiratoire. Le dioxyde d'azote provoque une baisse de la capacité respiratoire au moment de l'exposition, et donc un essoufflement plus rapide en cas d'effort. L'effet irritant de ce gaz sur les muqueuses favorise laryngites et rhinites.

Les oxydes d'azote réagissent avec les composés organiques volatils, sous l'effet du rayonnement solaire (UV), pour donner de la pollution photochimique et notamment l'ozone. Au contact de l'humidité, ils se transforment en acide nitrique. Cette réaction peut se produire dans les gouttelettes d'eau des nuages : c'est l'un des phénomènes qui conduisent aux pluies acides. Ils peuvent également se déposer directement sur les surfaces solides où leurs propriétés oxydantes vont provoquer une dégradation de certains matériaux ou des tissus des végétaux sur lesquels ils se déposent.

En sommes-nous sûrs ?

Plusieurs études scientifiques ont fait preuve de la toxicité des oxydes d'azote. En voici quelques unes des plus récentes.

Taille du fœtus

Une étude espagnole a montré qu'une exposition à la pollution de l'air pendant la grossesse pouvait avoir des impacts sur la croissance des bébés. Pour cela, les chercheurs ont suivi 785 femmes enceintes. Résultats ? Un taux de dioxyde d'azote supérieur à 40 microgramme par mètre cube pendant les 3 premiers mois de la grossesse réduit à la naissance, la taille (-0,23cm en moyenne) et le poids du bébé (- 40,3 g en moyenne). Une exposition de ce niveau pendant toute la grossesse réduit la circonférence de la tête des bébés (-0,17cm en moyenne).

Source : Ballester F, et al.. Air pollution exposure during pregnancy and reduced birth size: a prospective birth cohort study in Valencia, Spain. Environmental Health 2010, 9:6

Inefficacité des inhalateurs pour asthmatiques

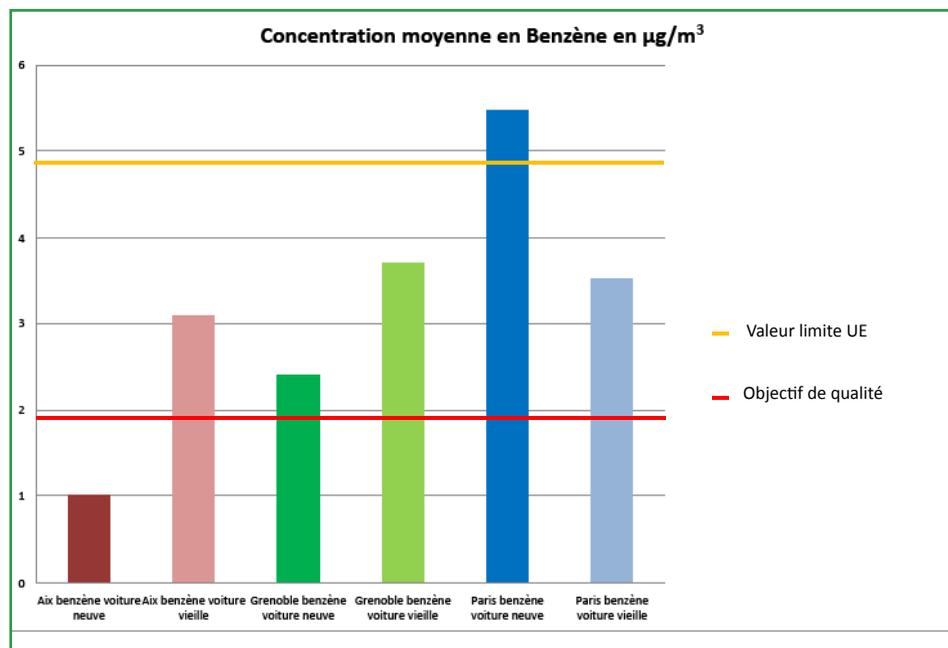
La pollution de l'air, qui a tendance à affecter les voies respiratoires chez les personnes asthmatiques, pourrait également réduire l'efficacité des produits dispensés par les inhalateurs lors de crises d'asthme. Pour le déterminer, des chercheurs ont étudié 85 enfants asthmatiques vivant à Mexico où la pollution de l'air liée à la circulation automobile est très élevée. Résultats : une augmentation de 10 parties par milliard (ppm) des taux de NO₂ dans l'air semblait faire diminuer l'efficacité des inhalateurs de 15% !

Source : Hernández-Cadena L, et al. Increased levels of outdoor air pollutants are associated with reduced bronchodilation in children with asthma. Chest. 2009 Dec;136(6):1529-36



En avril 2010, une étude américaine a montré que l'ozone, même à faible dose, était directement associé à la survenue des crises d'asthme chez les enfants..

Les benzènes



Pour les benzènes, malgré une forte diésélisation et donc une diminution des essences particulièrement émettrices, les taux restent assez élevés dans l'habitable.

Les benzènes, pourquoi est-ce dangereux?

Le benzène est classé comme cancérigène avéré pour l'homme (groupe 1) par le CIRC sur la base de leucémies observées dans des études épidémiologiques et animales. Son impact sur la santé peut se faire soit par exposition brève à des doses fortes, soit par exposition chronique à des doses relativement faibles.

Les effets aigus se traduisent par : une atteinte du système nerveux central : fatigue, céphalées, vertiges, faiblesse musculaire, insomnie; une irritation des voies respiratoires et des conjonctivites oculaires ; des dermatoses d'irritation.

Les effets chroniques se caractérisent par : une toxicité hématologique : atteinte de la moelle osseuse, de la rate et des ganglions lymphatiques se manifestant par un affaiblissement progressif du système immunitaire (plaquettes, globules rouges et globules blancs); des atteintes de l'immunité humorale; des effets foetotoxiques, des risques de leucémie.



Le benzène est émis majoritairement par les véhicules à essence. Les diesels, eux par contre, émettent beaucoup plus de particules fines et d'oxydes d'azote.

En sommes-nous sûrs ?

Plusieurs études scientifiques ont fait preuve de la toxicité du benzène. En voici quelques unes des plus récentes.

Impact sur les femmes enceintes et leurs bébés

L'Inserm a mené une étude auprès de 271 femmes enceintes et non fumeuses. Durant leur 27ème semaine de grossesse, elles ont porté un appareil de mesure individuel de la pollution de l'air ambiant. En parallèle, la croissance de l'enfant a été estimée par des mesures d'ultrasons durant le 2e et le 3e trimestre. Pour ces femmes, l'exposition au benzène a été associée à une réduction du poids de naissance (68 g en moyenne) et du périmètre crânien (1,9 mm en moyenne) du nouveau-né. Les auteurs indiquent que cette association peut être due au benzène seul ou à un mélange d'autres polluants de l'air liés au trafic.

Source : Slama R, et al. EDEN Mother-Child Cohort Study Group, Maternal personal exposure to airborne benzene and intrauterine growth. *Environ Health Perspect.* 2009 Aug;117(8):1313-21.

Leucémies

Selon une étude de l'Inserm, le benzène, notamment contenu dans l'essence, serait un facteur de risque important de développement de leucémies. Elle a été réalisée sur quatre villes françaises (Paris, Lille, Lyon et Nice), en comparant un groupe de 280 cas de leucémie aiguë d'enfants, âgés de 2 à 6 ans, et un groupe de comparaison de 285 jeunes non atteints. Les auteurs ont constaté qu'un enfant dont le domicile familial se trouve à proximité immédiate d'une station d'essence ou d'un garage a quatre fois plus de risques de développer une leucémie que les autres enfants.

Source : Clavel JC, INSERM (2004); Acute childhood leukemia and environmental exposure to potential sources of benzene and other hydrocarbons: a case control study.

L'interview du Dr Patrice Halimi sur la pollution de l'air...

En France, 16 500 vies pourraient être épargnées chaque année. Comment ? Simplement, en respectant les normes de pollution atmosphérique... Ce chiffre, publié par l'Institut National de Veille Sanitaire, devrait nous rappeler quelles sont nos priorités... Une évidence pour le Dr Patrice Halimi (photo ci-contre), Chirurgien-Pédiatre à Aix-en-Provence qui est à l'origine de cette enquête dans l'habitacle de nos voitures.

Pourquoi avoir choisi de mener cette enquête sur l'air que nous respirons dans nos voitures ?

Dr Patrice Halimi: D'abord, parce que cela nous concerne tous, mais aussi parce que c'est un sujet méconnu. Nous avons l'impression qu'à l'intérieur de nos voitures, les vitres fermées, la pollution qui se trouve à l'extérieur ne nous concerne pas. Pourtant, comme notre enquête l'a montré, nous ne sommes pas à l'abri, loin de là! Derrière notre volant, nous respirons tous les jours un cocktail toxique...

Existe-t-il des chiffres qui permettent de mesurer l'ampleur des dégâts causés par la pollution de l'air?

Selon le ministère de l'Ecologie, les particules fines, elles seules, seraient à l'origine de 42 000 décès prématurés chaque année en France ! Nous ne pouvons plus nous payer le luxe de faire comme s'il n'y avait pas de problème. Si certains argueront qu'il faut bien mourir de quelque chose, il reste intolérable de voir le nombre d'enfants atteints du cancer augmenter chaque année.

En dehors du coût humain évident, a-t-on une idée du coût économique ?

Cette hécatombe coûte cher à la société...A l'heure



où nous parlons de crise économique et d'économies budgétaires, nous sacrifions à la pollution de l'air entre 20 et 30 milliards d'euros par an selon une estimation réalisée par le Ministère ! Le Gouvernement n'a de cesse de parler d'économies...Pourquoi ne pas commencer par ce chantier-là ?

Mais à qui la faute ?

A nous tous ! Mais pas à un seul d'entre nous. Collectivités territoriales, industriels de l'automobile, conducteurs, nous avons tous un rôle à jouer dans l'assainissement de l'air que nous respirons.

Mais comment faire ?

Dans de nombreuses villes de France, des initiatives ont été prises, développées et sont devenues des réussites. Les plans de développement urbain jouent un rôle clé. Il faut repenser la ville à l'échelle humaine : encourager le développement des commerces de proximité dans les quartiers pour que chacun puisse y aller à pied. Mais il faut surtout que le développement de la ville prenne en compte son impact sur la santé de ses habitants. L'Etat, lui aussi, a un rôle à jouer. Il peut contribuer à nationaliser les réussites et les savoir-faires locaux notamment en aidant au développement de transports en commun efficaces et propres dans toutes les grandes villes. Il est urgent de donner aux gens le choix entre leur voiture et un autre moyen de transport.

« LE GOUVERNEMENT VA PROBABLEMENT AUGMENTER LES TAXES SUR LE GAZOLE, MAIS CELA NE RÉGLERA PAS LES PROBLÈMES DE POLLUTION... LES FRANÇAIS CONTINUERONT À ROULER, ILS N'ONT PAS LE CHOIX! »

Selon vous, les diesels, qu'on pointe souvent du doigt, sont-ils coupables de cette pollution?

Le problème du diesel est qu'il est aujourd'hui surdéveloppé. En incitant les gens à s'équiper de Diesel, on a mécaniquement développé des effets pervers, et parmi eux les niveaux de particules fines. Particules fines, elles-mêmes responsables de maladies cardiovasculaires et pulmonaires....

Mais, on ne peut rien faire pour rendre les diesels moins polluants ?

Il y a de nombreuses initiatives, mais le problème c'est qu'il y a urgence! On travaille sur la voiture propre de demain, le pot catalytique du futur, ou encore le filtre à particule révolutionnaire de 2100.... Pourtant, nos pa-

tients, eux, respirent la pollution d'aujourd'hui ! A mes yeux, le culte de l'avenir ne doit pas être l'alibi de l'inaction au présent!

Mais alors, que peut-on faire au présent justement pour limiter les effets du diesel ?

Le gouvernement va probablement augmenter les taxes sur le gazole, mais cela ne réglera pas le problème. La plupart des Français n'ont pas le choix, ils continueront à rouler – et que ça soit au gazole ou à l'essence, ils pollueront... La pollution de l'air est un sujet difficile à traiter, car si elle nous impacte individuellement, elle ne peut être réglée que de façon collective....

Pour vous, la pollution de l'air extérieur c'est donc une priorité pour demain?

Ca n'est pas une priorité pour demain, mais pour aujourd'hui ! Avant de nous focaliser sur les catastrophes du futur, peut-être devrions-nous, nous occuper de celles qui nous frappent ici et maintenant. La pollution de l'air est une catastrophe au présent que nous vivons sans nous en rendre compte. Une catastrophe qui tue tous les jours depuis des années, et qui n'est pas prête de s'arrêter si on la laisse croître. Invisible et insidieuse, elle touche tout le monde, lentement mais sûrement...

Pour conclure, êtes-vous optimiste ou pessimiste?

Je ne suis ni optimiste, ni pessimiste, car je ne veux pas être puni deux fois... Le pessimiste est triste du réel et de l'idée qu'il se fait de l'avenir. L'optimiste, quant à lui, est déçu par le présent qui ne correspond pas à son désir et bien souvent par l'avenir qui ne correspond pas à son attente... Je m'intéresse donc seulement au présent de mes patients, et je veux faire tout ce qui est en mon pouvoir pour le leur faciliter !

Pour en savoir plus sur le diesel, rendez-vous sur notre site: www.asef-asso.fr/mon-air-exterieur

Qui sommes-nous ?



L'Association Santé Environnement France (ASEF), qui rassemble plus de 2 500 médecins en France, est devenue incontournable sur les questions de santé-environnement. Fondée en 2008 par les Drs Pierre Souvet, Cardiologue, et Patrice Halimi, Chirurgien-pédiatre, elle a rapidement été reconnue d'intérêt général. Constatant une augmentation de certaines pathologies (asthme, cancers, maladies cardiovasculaires), ces médecins de terrain

s'interrogèrent sur le lien possible entre leur développement et l'environnement pollué dans lequel vivaient leurs patients... Les chiffres qu'ils découvrirent furent sans appel... En 25 ans, le nombre de cancers avait doublé et les allergies avaient été multipliées par deux en dix ans. Quant aux malformations congénitales et aux troubles de la fécondité, ils augmentaient à une vitesse record.

Ne pouvant nier le lien avec la dégradation de l'environnement, les deux confrères décidèrent d'agir en fondant l'association. Depuis ce jour, leur objectif n'a cessé d'être le même : sensibiliser les populations à l'impact des pollutions environnementales sur la santé. Tout au long de ces années, ils ont affirmé cette volonté en menant des études et des enquêtes, en animant des conférences, en publiant des petits guides pratiques mais aussi en mettant en ligne quotidiennement sur leur site Internet toute l'actu santé-environnement (qualité de l'air extérieur ou intérieur, ondes électromagnétiques, biodiversité, alimentation, ou encore changement climatique). Dans ce travail de sensibilisation et d'information, ils restent convaincus que les médecins et professionnels de santé ont une vocation particulière. Ils vulgarisent le message de l'expert, le rendent accessible aux patients, leurs expliquent à quels risques potentiels ils vont exposer leur santé. Une sensibilisation des populations prend tout son sens si elle aboutit à faire réfléchir décideurs politiques et économiques.



Dr Pierre Souvet, Président de l'ASEF

Cardiologue dans les Bouches-du-Rhône, Pierre Souvet est le Président et le co-fondateur de l'ASEF. En 2008, il a été élu «Médecin de l'année» en raison de son combat sur les questions de santé environnementale.

Dr Patrice Halimi, Secrétaire Général de l'ASEF

Chirurgien-Pédiatre à Aix-en-Provence, le Dr Patrice Halimi est le Secrétaire Général et le co-fondateur de l'ASEF. Il oeuvre au quotidien pour que les problématiques de santé-environnement soient prises en compte.



Nos partenaires

Generali

Generali est le 3ème assureur en Europe et le 2ème groupe généraliste en France avec 6 millions de personnes, 800 000 professionnels et entreprises assurées grâce à 7000 collaborateurs et 900 agents généraux. Generali coopère de façon active avec l'ASEF sur les sujets de pollution de l'air, en lien avec l'Observatoire Atmosphérique Generali. Au printemps, un site spécialement dédié à la santé-environnement a été lancé : www.lepoulsdelaplanete.com



Rainett

Rainett est une marque de nettoyants ménagers écologiques (vaisselle, soin du linge, nettoyants, etc.). Créée en 1986 par le groupe allemand Werner & Mertz, l'entreprise a vocation depuis son origine à protéger à la fois le consommateur et son environnement. Elle soutient l'ASEF depuis 2010.



La Solidarité Mutualiste

La Solidarité Mutualiste a pour volonté affichée depuis plus de 40 ans d'œuvrer pour une société plus juste et plus humaine. Dans cet objectif, elle reçoit l'adhésion de tous sans sélection, limite d'âge, ni questionnaire médical. Elle participe également à de nombreuses actions de prévention santé et soutient l'ASEF depuis sa création.





Les dialogues de l'ASEF
SPÉCIAL DIESEL



Pour en savoir plus sur le diesel, découvrez notre dossier complet de
24 pages dirigé par le Dr Jean Lefèvre :

**«Les dialogues de l'ASEF
Spécial Diesel»**

à télécharger gratuitement sur

www.asef-asso.fr