

RÉFÉRENDUM

Un secrétaire fédéral du P.S. et plusieurs organisations socialistes et progressistes de La Réunion appellent à voter "non".▶ P. 2



FEMMES

Plein succès
du 8° congrès
de l'Union des femmes réunionnaises. P. 4 et 5



DÉPLACEMENTS

Après les dernières fortes pluies sur l'île : en attendant le tram-train. P. 7

JOURNAL FONDÉ EN 1944 PAR LE DI RAYMOND VERGÈS LUNDI 7 MARS 2005 15.11 0,76

Une étude de l'Observatoire réunionnais de l'air SOURCE DE PO à balayer et purifier l'air, et donc que la pollution n'existe pas à La Réu-nion, est une fausse idée. Avec la 2003. Penser que les alizés suffisent densification des villes et l'augmentation du trafic automoavec l'activité routière en augmentation des émissions 'Observatoire réunionnais de l'air (ORA) révèle une de polluants en rapport bile, cette question ne doit pas être minimisée mais bien traitée en amont. (P. 3)

L'ORA souligne que les deux pics de pollution de l'air constatés journellement dans nos villes correspondent aux heures de pointe du trafic routier, le matin et le soir

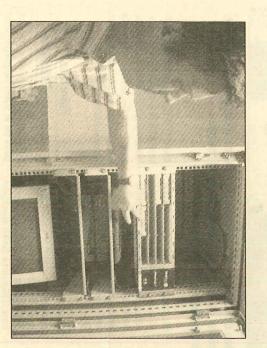
(photo Imaz Press Réunion)

Compte-rendu de mission du président de la Régi

Une étude de l'Observatoire réunionnais de l'air

Trafic routier source de pollution

sur la santé des Réunionnais Cette pollution a des effets très négatifs de l'activité routière. C'est ce que révèle dans notre île augmentent en fonction Pour l'Observatoire réunionnais de l'air une enquête réalisée en 2003. (ORA, les émissions de gaz polluants



d'implantation (deux à Saint-Denis et au Port, une à La Possession, à Saint-Paul, à Saint-Louis). Bruno Seija, directeur de l'ORA. Les 7 stations de contrôle de I'ORA (www.atmo-reunion.net). sur la teneur de l'air au niveau de leur périmètre en temps réel sur le site

veut la loi, dans les villes de plus de 100.000 habitants. Avec 7 sta-ORA, association agréée par le Ministère de l'Écologie et du développement durable, est implantée, comme le

laboratoire mobile, pour répon-dre à des demandes partic-ulières, la surveillance de la qual-ité de l'air réunionnais débutée dans notre île (région Sud, Tam-pon par exemple), où l'air n'est atteint, quel que soit le polluant. Il reste cependant des périmètres en 2000, démontre que le seuil de recommandation et d'infor-mation du public n'a jamais été de contrôle sur l'île et un

pas contrôlé.
Bruno Seija, directeur de l'ORA, mats recensés par Météo France nous offrent autant d'airs que de qualités éventuelles. 15.000 litres d'air transitent chaque jour par nos voies respi-

ratoires. C'est un bien précieux, indispensable à la vie. Préserver la qualité de l'air que l'on respire est un enjeu décisif.

Plus de trafic

Bien que la faible présence d'industries lourdes à La Réunion permette de limiter les émissions de polluants, l'utilisation de la voiture et l'augmentation régulière du trafic sont problématiques. Le secteur des transports est à l'origine d'émissions de gaz responsables de pollutions locales (particules fines, plomb, oxydes d'azote et de souffre) dont les effets sont néfastes pour l'environnement et la carté donc plus d'émissions

Si ces dernières années l'amélio-ration du rendement des moteurs a permis une réduction unitaire des émissions, celle-ci est compensée par la hausse régulière du trafic, cause princi-pale de l'augmentation des émis-sions. Les concentrations

de souffre — qui provient essentiellement de la combustion des matières fossiles (charbons, fuels...) — ont légèrement augmenté depuis 2000, comparativement aux résultats de l'étude réalisée dans le cadre des Plans régionaux pour la qualité de l'air en 1997.
L'augmentation du trafic routier et donc des rejets automobiles ainsi que l'augmentations du Piton de La Fournaise en sont à l'origine. Les émissions des oxydes d'azote (monoxyde d'azote et dioxyde d'azote et d dioxyde d'azote), provenant entre autres des véhicules et des centrales thermiques ont-elles aussi progressé durant cette péri-

aux heures de pointe Pics de pollution

À l'échelle journalière, les niveaux de ces polluants (comme le monoxyde de carbone, qui provient de la combustion incomplète des combustibles et des carburants), suivent les vari-

ations du trafic routier.
L'ORA révèle que les deux pics constatés correspondent aux heures de pointe du trafic, le matin et le soir, alors que les concentrations sont généralement plus faibles le mercredi et en fin de semaine, lorsque le trafic automobile est moins dense en agglomération. Idem pour les poussières ou partic-ules en suspension. Principalement d'origine

sières sont issues en grande partie des véhicules à moteur, notamment des diesels. Les émissions de poussières sont scientifiquement mal connues. naturelle (embruns océaniques, éruptions volcaniques, feux de forêts et érosion éolienne des sols), en milieu urbain, les poussières sont issues en grande

scientifiquement mal connues.
Les tailles et natures des particules sont diverses, il est donc difficile de quantifier leur origine et leurs émissions.
Cependant, l'ORA constate là encore une augmentation de leurs concentrations depuis 2001 en raison de l'augmentation du trafic routier. Enfin, bien que le brûlage des déchets verts, gênant pour l'entourage, ne présente pas de risque toxique, il suffit d'y ajouter des pneus ou des bouteilles plastiques, pour constater un phénomène de pollution aggravé. Bien que ces pratiques peu éco-citoyennes soient interdites, elles sont toujours régulièrement pratiquées, tout

Encore beaucoup à faire

ell y a encore beaucoup de choses à faire en termes d'air», insiste Bruno Seija qui souhaiterait voir se développer davantage ce type de partenariat. Il compte sur le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) qui aurait déjà du être mis en place par l'État qui a préféré déléguer cette nouvelle compétence à la Région Réunion.

Ce plan «permet de réunir les différents acteurs, de répertorier les différents problèmes de pollutions atmosphériques, leurs incidences sur la santé, l'environnement, le patrimoine et d'essayer de bâtir des stratégies pour les résoudre», explique Bruno Seija qui mise beaucoup sur les perspectives qu'offrirait un tel plan.

L'ORA, compétent en termes d'observation, de météorologie, d'alerte éventuelle, n'est qu'un maillon de cette réflexion. En plus de ces actuels partenariats que sont (ADEME, DDE, collectivités locales, communautés de communes, émetteurs de polluants, organismes de protection de l'environnement, etc.), l'ORA et la Région Réunion vont s'employer à la mise en place des Assises régionales de la qualité de l'air durant le premier semestre 2005.

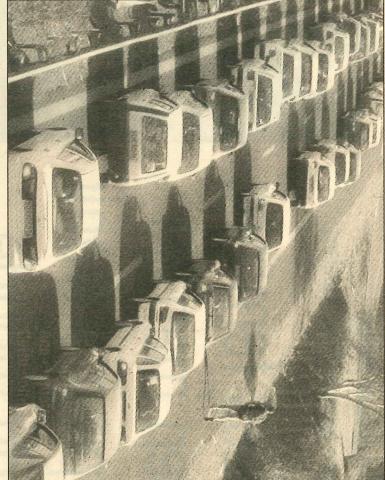
Mais Bruno Seiia contribute.

Mais Bruno Seija souhaiterait se rapprocher encore davantage de la recherche, du corps médical pour répondre aux nombreuses questions sur notre air, encore en suspens.

motorisés d'ici 2020/2025 80% des ménages

La croissance du parc automobile reste très importante. Entre 1991 et 2001, le parc est passé de 146.000 à 258.000 véhicules, soit une croissance moyenne de l'ordre de 5.8% par an. On évalue la croissance du parc à plus de 360.000 véhicules en 2010 et près de 500.000 en 2020.

La motorisation des ménages est en forte augmentation. Bien que nous restions encore très éloignés des taux métropolitains où plus de 80% des ménages sont motorisés, La Réunion devrait s'aligner sur ce taux dans les années 2020/2025, une évolution qui semble pratiquement inéluctable si rien n'est sérieusement engagé par ailleurs. D'où la nécessité de mettre en œuvre une politique multimodale des déplacements et en particulier une politique favorisant les modes de déplacements doux et non polluants (tram-train, bus, vélo sur de petites distances, rollers etc).



Avant 2003, notre carburant était plus soufré qu'en Europe. Bien qu'il soit aujourd'hui aux normes européennes, aucun contrôle antipollution des véhicules n'est effectué sur les routes réunionnaises. Et pourtant...

comme les feux de canne qui engendrent des petites pous-sières toxiques avec les envolées de bagasse. foncière à venir, conduisent à s'interroger sur les dispositions à prendre pour éviter que la voiture ne nous pollue la vie et la santé. La question des

les enjeux de l'aménagement du territoire et de la politique

Si le taux de pollution varie en fonction de la densité du trafic automobile, il dépend aussi des conditions météorologiques. L'humidité

constitue un effet de couvercle, une chape, qui enfreint la
circulation de l'air entraînant
une oxydation des poumons et
une fragilisation de l'appareil
respiratoire. Les personnes
fragiles telles que les asthmatiques ou les jeunes enfants
restent particulièrement
exposées. La Réunion enregistre également des pollens
allergisants violents et des
poussières dont le transport
est là encore favorisé par les
alizés. Les plus grosses poussières sont arrêtées au niveau
du nez et des voies respiratoires supérieures, alors que
les plus petites peuvent provoquer une atteinte fonctionnelle
respiratoire, le déclenchement
de crise d'asthme, notamment
chez les sujets souffrant déjà
de bronchites chroniques ou
prédisposés à l'asthme.
Certes, le trafic automobile
dans les agglomérations réunionnaises n'a pas atteint le
niveau de celui des agglomérations métropolitaines ou
européennes. Cependant, les
données démographiques, l'accroissement du parc automobile, la densification des villes,

énergies renouvelables, de l'ex-tension des transports en com-mun et la pertinence du projet tram-train, prennent une fois de plus tout leur sens.