



**Les Amis
de la Terre**

amisdelaterre.org



respireleperiph.over-blog.com

POLLUTION RECORD EN ÎLE-DE-FRANCE : S'INFORMER POUR AGIR

Communiqué de presse

**À l'initiative des associations Les Amis de la Terre et Respire le Périph' !
L'ensemble des élus locaux et parlementaires de Paris et de la proche couronne
est invité avec les associations de riverains à une**

BALADE URBAINE DE SENSIBILISATION ET D'ALERTE Le Samedi 15 octobre de 10h30 à 12h30 Porte de Bagnolet, Paris XXe

De l'accueil à 10h30 Place Sully Lombart, à la sortie du Métro Porte de Bagnolet au Square Emmanuel Fleury autour d'un apéritif de clôture à partir de 12h15, l'itinéraire commenté sera rythmé par les interventions de :

- Louis Cofflard, avocat au barreau des Hauts-de-Seine
- Arthur de Pas, chargé de mission à AIRPARIF
- Sylvia Medina, épidémiologiste à l'Institut National de Veille Sanitaire (INVS)
- Claude Bascompte, Les Amis de la Terre Paris
- Christelle de Crémiers, Respire le Périph'

Les faits sont alarmants :

- L'agglomération parisienne est classée agglomération la plus polluée sur 91 agglomérations en Europe par CITEAIR depuis trois ans
- A une distance de 200m autour du périphérique, les seuils de tolérance aux émissions toxiques fixés par l'OMS sont dépassés 306 jours sur 365.
- Aux abords directs du périphérique, 20 crèches, 11 écoles maternelles, 23 écoles élémentaires, 11 collèges, 13 lycées, 2 hôpitaux, 27 stades et surtout, des logements HLM avec environ 100 000 habitants.
- La pollution atmosphérique tue. Le programme ERPURS a étudié et établi les liens entre pollution et santé entre 1989 et 2000. Pourtant, aucune mesure n'a encore été entreprise. Pourtant, on sait désormais qu'une baisse de la pollution éviterait un millier de décès par an. (Source : Plan régional pour la qualité de l'air PRQA, approuvé en 2009)
- Le périphérique, portion routière la plus fréquentée de France, continue d'accueillir 1,3 millions de véhicules chaque jour, y compris les plus polluants. Il permet le passage des convois les plus lourds autorisés par les règlements et celui des véhicules de 4,75 mètres.

Arrêtons de nous demander QUE FAIRE, AGISSONS ! Des mesures immédiates et peu chères existent. Un rappel urgent à l'adresse de tous les décideurs.

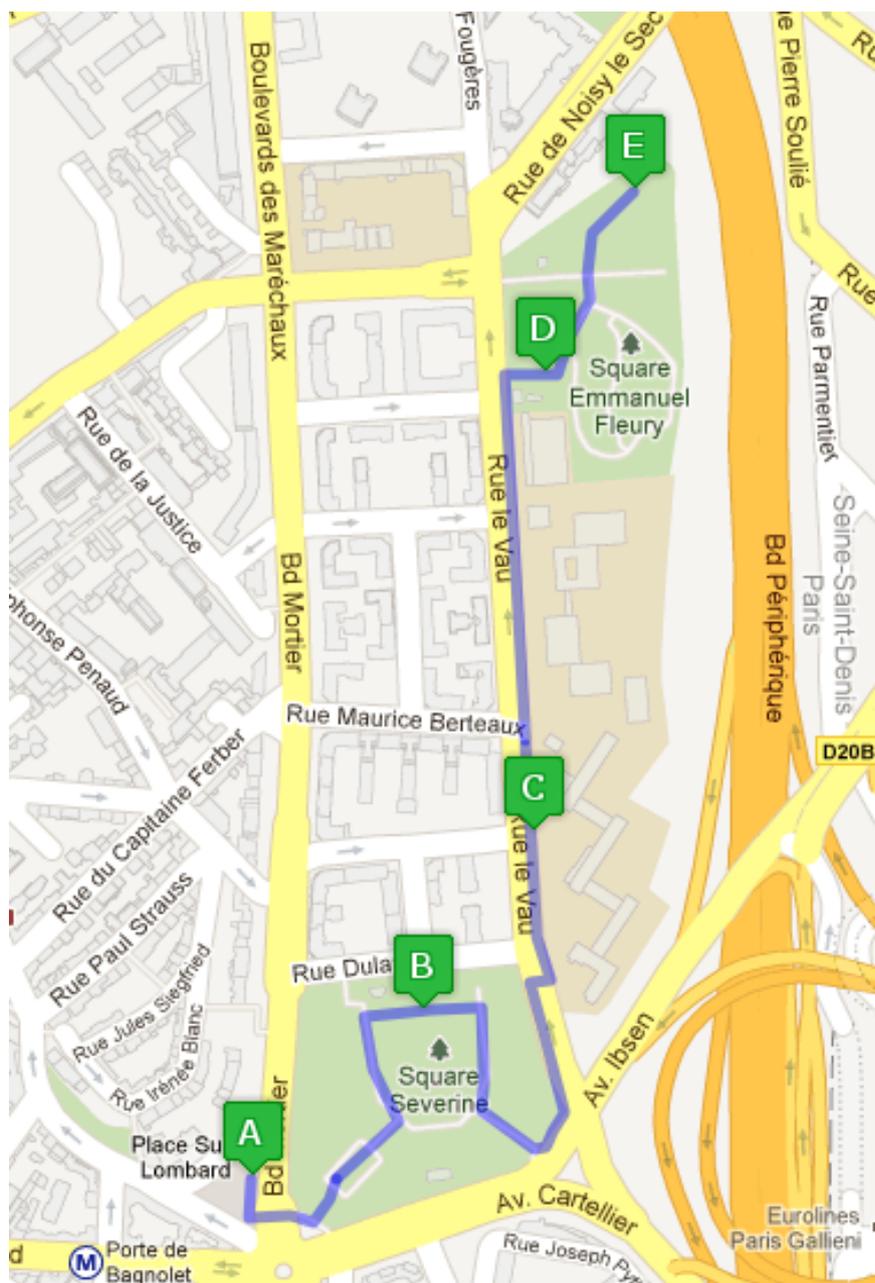
Ont confirmé leur présence : Leïla AÏCHI, Sénatrice de Paris, Jacques BOUTAULT, Maire 2^e arr., Jérôme COUMET, Maire 13^e arr., Christine FREY, Vice-présidente du Conseil Régional d'IDF et Adjointe au Maire du 3^e arr., George PAU-LANGEVIN, Députée de Paris,

CONTACTS :

Claude Bascompte
Président des Amis de la Terre Paris
Tél. 06 81 20 12 35

Christelle de Crémiers
Présidente de Respire le Périph' !
Tél. 06 62 16 83 10

PARCOURS DE LA BALADE – SAMEDI 15 OCTOBRE



A : Accueil à 10h30 à la Place Sully Lombard, métro Porte de Bagnole.

B : Intervention à 10h45 de Louis Cofflard à l'esplanade du Square Séverine

C : Intervention d'Arthur de Pas à 11h15 devant l'école primaire Le Vau

D : Intervention de Sylvia Medina à 11h45 à l'entrée du Square Fleury

E : Intervention de Claude Bascompte et de Christelle de Crémiers à 12h05 à l'espace des boulistes dans le square, intervention des élus, puis temps d'échanges et apéritif

CONTACTS :

Claude Bascompte
Président des Amis de la Terre Paris
Tél. 06 81 20 12 35

Christelle de Crémiers
Présidente de Respire le Périph' !
Tél. 06 62 16 83 10

POLLUTION RECORD EN ÎLE-DE-FRANCE : S'INFORMER POUR AGIR

Les chiffres-clés de l'évolution de la qualité de l'air à Paris.

Paris est classée dernière ville européenne sur 91 en pollution de trafic par la plateforme informative CITEAIR, projet européen dont est membre Airparif, **pour toutes les années** pour lesquels le classement a été réalisé (2008, 2009 et 2010).

Les seuils de PM 10 et PM 2.5 et NO₂ sont systématiquement dépassés chaque année en proximité de trafic.

Polluants problématiques en Ile-de-France	Tendance 2000-2010		Normes à respecter Valeur limite		Normes non contraignantes			
	Loin du trafic	Le long du trafic	Loin du trafic	Le long du trafic	Objectif de qualité		Valeur Cible	
					Loin du trafic	Le long du trafic	Loin du trafic	Le long du trafic
Dioxyde d'azote	↘	→	Dépassée	Dépassée	Dépassé	Dépassé		
Particules PM10	→	→	Respectée	Dépassée	Respecté	Dépassé		
Particules fines PM2,5	→	→	Respectée	Dépassée	Dépassé	Dépassé	Respectée	Dépassée
Ozone	↗				Dépassé		Respectée	
Benzène	↘	↘	Respectée	Respectée	Respecté	Dépassé		

Il y a eu **98 dépassements** du seuil journalier autorisé pour les **PM10** en 2010 en moyenne pour les 7 stations de mesure placées en proximité du trafic de véhicules motorisés, **contre 35 autorisés** par station, comme défini par la loi en vigueur depuis 2009. La **valeur limite journalière est dépassée** sur les stations franciliennes en proximité au trafic **pour la huitième année consécutive**. Sur l'ensemble du réseau routier modélisé, le dépassement est estimé à environ 2900km en 2010, soit près de **30% des axes**

Les mesures en bordure de périphérique sont de loin les plus alarmantes avec une moyenne de **140 jours de dépassements** sur les 4 dernières années, soit largement plus d'**un jour sur 3** pour lesquels la qualité de l'air n'est pas respectée

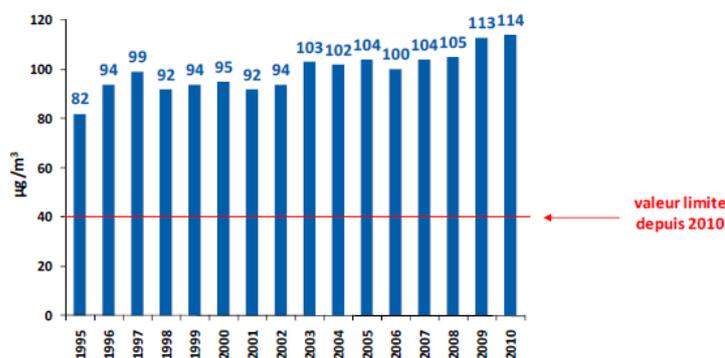


Figure 16 : évolution de la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote (NO₂) sur la station trafic du Boulevard périphérique porte d'Auteuil de 1995 à 2010

Concernant le NO₂, la situation est encore plus grave, avec **305 dépassements** des seuils journaliers en bordure de périphérique, soit une **qualité de l'air dangereuse pour la santé quasi-quotidienne**.

Sources : CITEAIR, www.airqualitynow.org

Airparif, Rapport d'activité & Bilan, année 1998 à 2010, www.airparif.asso.fr/publications/

balade urbaine

Samedi 15 octobre

de 10h30 à 12h30

Contacts :



**Les Amis
de la Terre**

<http://www.amisdelaterre.org>

Claude Bascompte,
Président des Amis de la Terre Paris
06 81 20 12 35
paris@amisdelaterre.org



<http://respireleperiph.over-blog.com/>

Christelle De Crémiers
Présidente de Respire le périph' !
06 62 16 83 10
respireleperiph@yahoo.fr

POLLUTION RECORD EN ÎLE-DE-FRANCE : S'INFORMER POUR AGIR

LOUIS COFFLARD - AVOCAT A LA COUR

Cadre de l'intervention : Les amis de la Terre ont sollicité un avocat, partant du constat que la réglementation sur la qualité de l'air n'était pas respectée, aux fins de savoir comment la Justice pouvait-elle sanctionner cette situation, préjudiciant à l'environnement, à la santé et nécessairement facteur d'injustices.

I/ BREF APERCU DU CADRE JURIDIQUE GENERAL RELATIF A LA PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

- La directive n°2008/50 et les principaux polluants réglementés ;
- Les valeurs limites, les valeurs cibles et les méthodes de contrôle ;
- La transposition en droit interne : le PRQA et le PPA ;

- Rappel de l'existence d'une politique nationale ;

- ⇒ Constat établi par AIRPARIF : l'Etat ne respecte pas les valeurs-limites d'émission obligatoires de certains polluants sur certaines stations).

II/ LA PROBLEMATIQUE JURIDIQUE ACTUELLE : LE NON RESPECT DES VALEURS LIMITES D'EMISSION DES PM10 ET DES NO2

- Les PM 10 et les NO2 ;
- Les sources principales connues.

- ⇒ Un recours a donc été introduit par les Amis de la Terre aux fins de faire cesser cette situation.

III/ LE RECOURS DES AMIS DE LA TERRE – PARIS POUR OBTENIR LE RESPECT PAR L'ETAT DES VALEURS LIMITES D'EMISSION DES PM10 ET DES NOx

- Contexte du recours ;
- Les effets d'un recours apparaissent limité par l'immense difficulté pour établir un lien de causalité entre le un préjudice et le dépassement des valeurs limites ;
- Seule la Cour de Justice de l'Union Européenne peut condamner la France à de très lourdes amendes, mais la procédure reste extraordinairement longue.

CONCLUSION : EXISTE-T-IL D'AUTRES MOYENS A DISPOSITION DES ELUS LOCAUX POUR AGIR EN FAVEUR D'UNE AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR ?

- L'article L. 2213-4 CGCT autorise le maire sur la base de ses pouvoirs de police de la circulation de prescrire certaines mesures pour préserver la qualité de l'air ;

- Le droit de l'urbanisme peut également être utilisé ;

- Les ZAPA.

La qualité de l'air en 2010 en Ile-de-France

La qualité de l'air quotidienne reste insatisfaisante en Ile-de-France : selon les polluants, on estime en 2010 qu'entre 1,8 à 3,6 millions de Franciliens sont potentiellement exposés à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation, principalement le long du trafic et dans le cœur de l'agglomération parisienne. De plus, depuis plusieurs années, ces niveaux marquent une certaine stabilité.

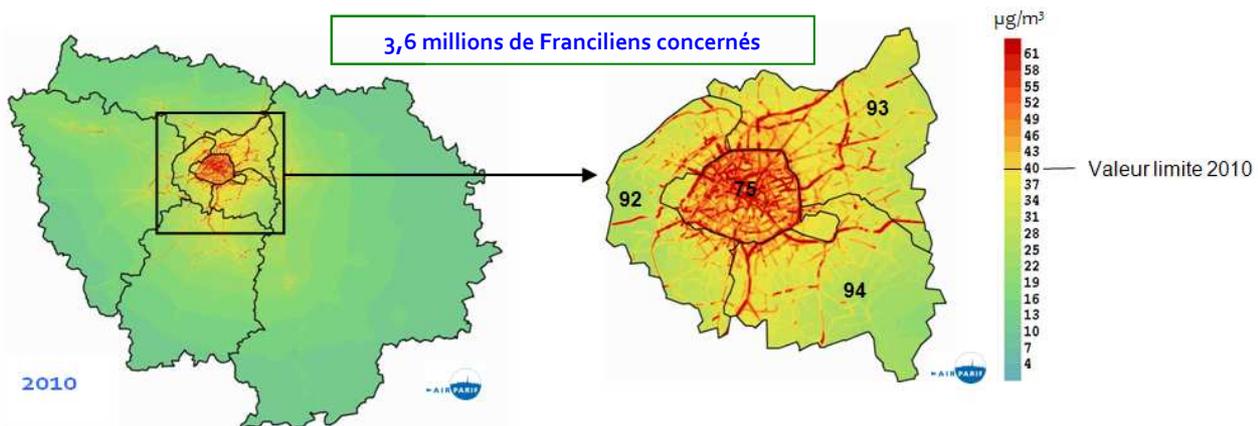
Certains polluants, problématiques dans le passé, respectent maintenant les exigences réglementaires. Mais cinq polluants posent toujours problème à des degrés divers dans la région capitale: le dioxyde d'azote, les particules (PM10 et PM2,5), l'ozone et le benzène. Précisions notamment sur le dioxyde d'azote et les particules (émis en grande partie par le trafic routier).

Les valeurs réglementaires sont devenues plus contraignantes en 2010 pour le dioxyde d'azote avec une valeur limite qui rejoint désormais l'objectif de qualité à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Cette norme est à respecter dans toute l'Europe. Or elle est dépassée tant à proximité des axes routiers que loin du trafic dans le centre de l'agglomération parisienne. Pour les particules PM10, le dépassement de la valeur limite est déjà observé depuis 2003, un contentieux est en cours avec l'Europe.

Dioxyde d'azote : un problème actuel et pour les années à venir

Le long des voies de circulation les niveaux restent globalement stables, deux fois supérieurs aux valeurs réglementaires. Loin du trafic, la baisse des niveaux de dioxyde d'azote tend à s'atténuer. La valeur limite est toujours dépassée dans le cœur de l'agglomération parisienne et très largement le long des principaux axes routiers franciliens.

En 2010, environ 3,6 millions de Franciliens (dont plus de neuf Parisiens sur dix) étaient potentiellement concernés par le dépassement de la valeur limite ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à partir de 2010), sur une superficie cumulée d'environ 280 km^2 , comme l'illustrent les cartes ci-dessous. Ces chiffres avaient progressivement baissé depuis 2002, en raison notamment de la diminution des concentrations de fond, mais ils sont désormais stables.



Zones de dépassement de la valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (zones oranges et rouges) pour le dioxyde d'azote, aussi bien loin du trafic que le long des axes routiers

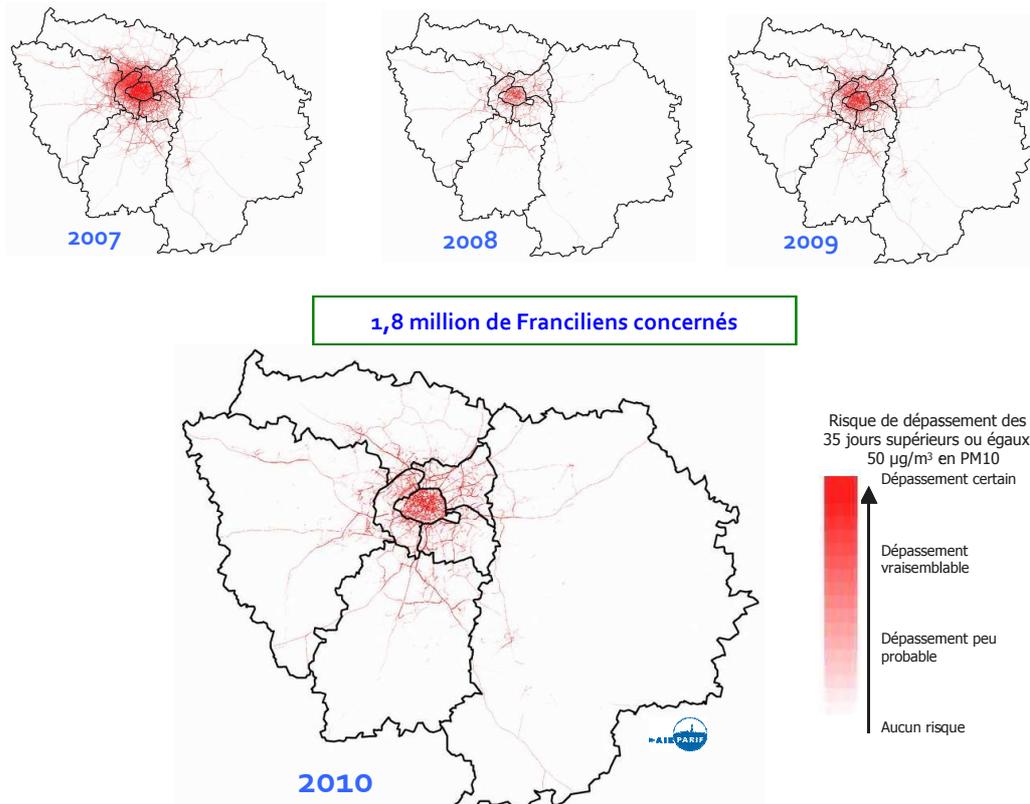
La situation ne s'améliore pas le long du trafic. Les niveaux de pollution restent stables depuis dix ans et élevés, puisqu'ils sont jusqu'à deux fois supérieurs à la réglementation. Certaines stations enregistrent même une hausse des niveaux ($114 \mu\text{g}/\text{m}^3$ atteints Périphérique porte d'Auteuil). La valeur limite annuelle est dépassée sur 20 % du réseau routier modélisé francilien et 90% du réseau parisien (environ 2100 km de voirie sont concernés).

Particules : des niveaux soutenus et stables

Les valeurs réglementaires sont nettement dépassées à proximité du trafic tous les ans et une procédure de contentieux avec l'Europe est engagée pour non respect de la réglementation.

o Particules PM10

On estime que 1,8 million de Franciliens, soit environ 15% des habitants, sont concernés par un risque de dépassement de la valeur limite journalière européenne pour les particules PM10 (voir cartes ci-après). Une superficie cumulée d'environ 190 km² est concernée, correspondant au voisinage des axes du cœur de l'agglomération et des axes majeurs de la grande couronne. Environ 2900 km d'axes sont concernés, soit près de 30% du réseau routier régional.



Le dépassement de cette réglementation journalière (35 jours autorisés de dépassement de 50 µg/m³) concerne largement les stations trafic (156 jours de dépassement Porte d'Auteuil).

o Particules fines PM2,5

La valeur limite annuelle européenne applicable en 2010 (29 µg/m³ qui sera abaissée progressivement tous les ans pour atteindre 25 µg/m³ en 2015) est respectée loin du trafic. Mais elle est dépassée à proximité de certains axes majeurs, comme sur la station de la porte d'Auteuil, en bordure du Périphérique.

En revanche, l'objectif de qualité français (10 µg/m³), qui correspond également aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, est largement dépassé dans toute la région et concerne l'ensemble des 11,7 millions de Franciliens.

La qualité de l'air près des autoroutes urbaines d'Ile-de-France : Zoom sur l'échangeur de Bagnole et la porte de Gentilly

Si les niveaux des différents polluants du trafic routier sont toujours plus importants à proximité du boulevard Périphérique, ils varient aussi selon son environnement immédiat et son aménagement. Tels sont les enseignements majeurs des études de qualité de l'air effectuées autour de l'échangeur de Bagnole et de la porte de Gentilly.

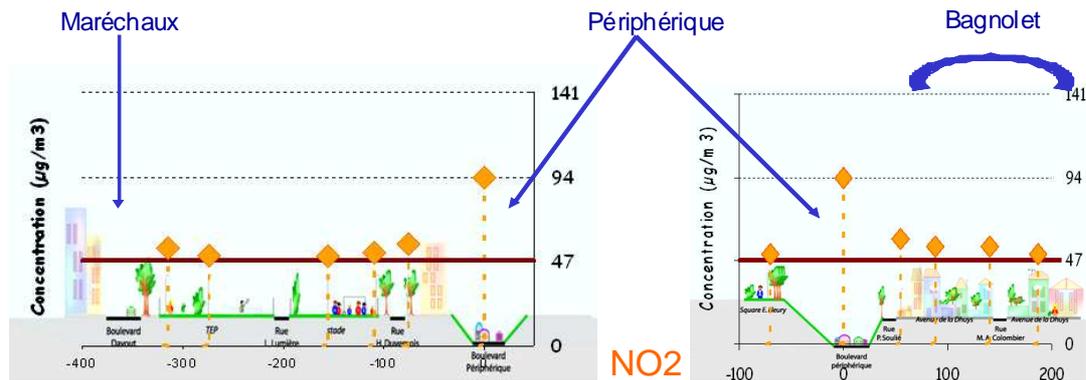
Le boulevard Périphérique est une source particulièrement importante de pollution en tant qu'axe le plus emprunté de l'agglomération parisienne. Or de nombreux habitants en sont voisins, ainsi que des bâtiments recevant un public souvent sensible (écoles, maisons de retraites, hôpitaux...). Il est donc essentiel de comprendre comment la pollution se disperse autour du boulevard, en particulier dans les premières dizaines de mètres, et de disposer de données quantifiées sur les niveaux qui sont atteints. Echangeur de la porte de Bagnole, principaux axes de l'Essonne et du Val-de-Marne, abords de l'A4 à Charenton-Le-Pont, Périphérique au niveau de la porte de Gentilly... **Une série d'études menées par Airparif a permis de dégager les grandes tendances sur l'impact d'un très grand axe autoroutier en général en fonction des polluants: de l'ordre de 200 m pour le dioxyde d'azote et de quelques dizaines de mètres pour le benzène et les particules. L'impact d'un ouvrage important comme l'échangeur de Bagnole peut aller jusqu'à 400 m pour le dioxyde d'azote.** Cette zone d'impact varie en effet beaucoup en fonction du polluant, du trafic, de l'urbanisme avoisinant. Topographie et situation de l'ouvrage routier (suspendu, en contrebas, en tranchée ou à niveau) jouent aussi un rôle important dans la dispersion de la pollution.



Les études menées à l'échangeur de Bagnole et à la porte de Gentilly ont nécessité environ 70 points de mesure

Trois polluants liés au trafic routier ont été mesurés, avec environ 70 points de mesure pour chaque campagne: le dioxyde d'azote, le benzène et les particules, réglementés pour leurs effets sur la santé. Les mesures ont duré plusieurs semaines, en 2003 porte de Bagnole et en 2006 porte de Gentilly. Deux outils complémentaires ont été utilisés. D'une part, des tubes qui captent chimiquement la pollution (pour le dioxyde d'azote et le benzène). Simples d'utilisation, ces tubes ont l'avantage de pouvoir être répartis sur un grand nombre de sites. Ils fournissent des valeurs moyennes de pollution. D'autre part, des laboratoires mobiles, équipés d'appareils automatiques, ont permis une mesure des trois polluants heure par heure.

Quel que soit le polluant considéré, les niveaux de pollution baissent lorsque l'on s'éloigne d'un axe de circulation. La diminution la plus rapide et la plus importante est observée dès les premiers mètres.



Décroissance des niveaux de dioxyde d'azote avec la distance au Périphérique

Quel impact dans les bâtiments ?

Les mesures effectuées dans les bâtiments lors de la campagne Porte de Gentilly montrent que la distance à l'axe est déterminante et que l'habitat joue un rôle d'atténuation de la pollution extérieure.

Pour comparer air intérieur et air extérieur, 18 points de mesure du dioxyde d'azote par tubes ont été mis en place à la fois en façade et à l'intérieur de six bâtiments, à différents étages. Des appareils automatiques ont également été installés dans deux bâtiments recevant du public (collège et maison de retraite).

En façade, d'une manière générale, le paramètre le plus influent sur le niveau de pollution est la distance à l'axe routier. Plus on s'éloigne du Périphérique, plus les niveaux de pollution sont proches des niveaux moyens du quartier. Avec l'éloignement, la pollution est sensiblement la même à chaque étage.

Par contre, dans les bâtiments proches de l'axe, les niveaux de pollution varient beaucoup plus d'un étage à l'autre. En effet, chaque étage ajoute quelques mètres de distance par rapport aux pots d'échappement.

A l'intérieur du bâtiment :

L'air mesuré au niveau des façades pénètre ensuite dans les bâtiments. On constate que les pics de trafic du matin et du soir sont également visibles, témoignage supplémentaire de l'impact de l'air extérieur sur la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments. Ces pointes sont néanmoins atténuées, décalées de près d'une heure le matin et plus étalées dans le temps, mettant en évidence un effet « tampon » des bâtiments. Ce décalage s'explique par la vitesse de renouvellement de l'air dans le bâtiment. La ventilation et le lieu de la prise d'air influent beaucoup sur la qualité de l'air intérieur.

Contact presse

Arthur de Pas
Airparif – service communication
Tel : 01 44 59 41 30
Mail : arthur.de-pas@airparif.asso.fr

D'où proviennent les particules que l'on respire en Ile-de-France ?

Une étude menée par Airparif, en partenariat avec le LSCE (Laboratoire des sciences du climat et de l'environnement, CNRS-CEA) permet pour la première fois de quantifier la part de particules produite en Ile-de-France de celle provenant des régions avoisinantes, ainsi que les principales activités contributrices.

Elle met en évidence qu'à proximité d'un axe routier comme le Périphérique, les particules fines sont produites localement à près de 60%, avec une contribution importante et stable du trafic routier (44%).

Les particules ont un effet reconnu sur la santé et c'est pour cette raison qu'elles sont réglementées. Or, en Ile-de-France, la plupart des valeurs réglementaires sont dépassées tous les ans. Plusieurs millions de Franciliens sont concernés et, comme d'autres Etats membres, la France est en situation de contentieux avec l'Europe pour non respect de la directive pour les particules PM10¹. Permise par le soutien financier de l'Etat, de la Région Ile-de-France et de la Ville de Paris, l'étude sur l'origine des particules a nécessité des moyens de mesure importants. La campagne s'est déroulée de septembre 2009 à septembre 2011 et a nécessité près de 90 000 analyses chimiques. L'étude a été essentiellement ciblée sur les particules fines PM2.5, compte tenu de leur impact sur la santé mais également parce qu'elles représentent en moyenne 70 % de la masse totale des particules grossières.

Connaître la responsabilité des différentes sources est délicat :

- d'une part, il n'existe pas de relation directement proportionnelle entre les émissions (la quantité de particules rejetées dans l'atmosphère) et les concentrations dans l'air (la teneur en particules dans l'air que l'on respire), qui dépendent de nombreux facteurs, notamment météorologiques et chimiques ;
- d'autre part, les particules sont des polluants complexes qui peuvent être directement émis dans l'atmosphère (particules primaires), ou provenir de la transformation de polluants gazeux (particules secondaires). Elles peuvent de plus être transportées sur de longues distances et être remises en suspension une fois déposées au sol. De plus, les particules se composent de nombreuses substances et ne constituent pas une espèce chimique unique et homogène.

Les résultats présentés ci-après donnent des précisions sur l'origine géographique et les sources de particules près du trafic.



Le long de la circulation, des particules en majorité franciliennes avec une contribution importante et stable toute l'année du trafic routier

Près de 60 % de la concentration annuelle en particules fines PM2.5 mesurée sur le site trafic du Périphérique résulte d'une production locale : par le trafic généré par cet axe routier à près de 44%, et par la pollution générale de l'agglomération parisienne pour 17%. Près de 40% de ces niveaux proviennent d'autres régions françaises et européennes.

Précisions sur l'impact du trafic routier

Les véhicules diesels contribuent à 90% des niveaux de particules fines produits par le trafic. Mais la contribution des véhicules essence induite essentiellement par les deux roues motorisés de moins de 50 cm³ ne doit pas être sous-estimée en ville (7%).

Parmi les véhicules diesels, et selon les sites de mesure, 50% des particules émises proviennent des véhicules particuliers, 20 à 35% des véhicules de livraison, et 10 à 20% des poids lourds.

¹ Les **particules grossières** ou « **PM10** » sont de taille inférieure à 10 µm (6 à 8 fois plus petites que l'épaisseur d'un cheveu ou de la taille d'une cellule) et pénètrent dans l'appareil respiratoire. Les **particules fines** ou « **PM2,5** » sont inférieures ou égales à 2,5 µm (comme les bactéries) et peuvent se loger dans les ramifications les plus profondes des voies respiratoires.

Si les fumées d'échappement constituent l'essentiel de la contribution du trafic, la remise en suspension de particules déposées au sol, de l'abrasion des véhicules (pneus, plaquettes de freins...) et de la route peut également être importante.

Sources et origines des particules fines PM2.5 mesurées sur le site trafic du Périphérique (sept.2009 à sept.2010)

Site trafic du Périphérique	Particules produites en Ile-de-France		Particules importées
	par le trafic local	par l'agglomération	
Proportion de particules fines apportées	44%	17%	39%
Sources principales	<ul style="list-style-type: none"> • trafic dont fumées d'échappement (40%) 	<ul style="list-style-type: none"> • trafic de l'agglomération (4%) • chauffage résidentiel au bois (4%) • réactions chimiques dans l'atmosphère (5%) • industrie (2%) 	<ul style="list-style-type: none"> • réactions chimiques dans l'atmosphère (19%) • chauffage du secteur résidentiel et tertiaire (9%) • trafic routier (3%) • autres transports dont maritime (3%) • industrie (2%) • sources naturelles (1%)



Conclusions et perspectives

Améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble de l'agglomération parisienne et respecter les réglementations ne peuvent être obtenus qu'au prix d'actions énergiques et complémentaires:

- **en termes d'échelles géographiques** : avec des actions spécifiques sur le trafic d'un axe routier pour diminuer son niveau de pollution, en particulier vis-à-vis des riverains qui sont nombreux le long des grands axes en Ile-de-France. Des actions complémentaires à l'échelle de l'agglomération parisienne (comme le Plan de protection de l'atmosphère) visent à agir sur les particules fines produites localement. Et des mesures nationales et européennes (telles que les normes d'émission, les directives ou les normes Euro...) ciblent la part des particules importées.

- **par rapport aux activités ciblées** : la part du trafic diesel est relativement importante, tous types de véhicules confondus, et pas uniquement des véhicules particuliers. Mais d'autres sources de particules, comme le chauffage au bois, ont été mises en évidence pour leur contribution non négligeable.

- **en termes de polluants visés** : cette étude met en avant la contribution des particules fines PM2.5 aux niveaux de particules PM10 et donc l'intérêt de cibler des mesures de réduction de cette catégorie de particules.

L'analyse de la composition chimique de particules le long du trafic a de plus mis en évidence que des actions sur le trafic permettraient probablement d'apporter un bénéfice sanitaire complémentaire en diminuant la teneur de certains composés. Ce serait le cas du carbone élémentaire, émis à 80% par le trafic et qui serait en partie à l'origine de la toxicité des PM2.5.

De plus, la stabilité de la contribution du trafic au cours de l'année, associée à la récurrence un jour sur deux des dépassements de la valeur limite, plaide pour **des mesures de réduction chroniques et à large échelle** plus que pour des mesures ponctuelles en cas d'épisode de pollution. Ces mesures ponctuelles, quelques jours par an, présentent un intérêt sanitaire pour les personnes sensibles mais elles ne contribuent pas à améliorer la qualité de l'air respiré au quotidien.

Communiqué de presse

Saint Maurice, France, le 2 mars 2011

Aphekom apporte un nouvel éclairage sur les effets sanitaires et économiques de la pollution urbaine en Europe

Coordonné par l'Institut de veille sanitaire (InVS) et mené dans 12 pays européens par plus de 60 scientifiques, le projet **Aphekom*** rend aujourd'hui public les résultats de 3 années de travaux sur les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique en Europe et conclut :

- *Diminuer davantage les niveaux de particules fines dans l'air des villes européennes entraînerait un bénéfice non négligeable en termes d'augmentation de l'espérance de vie et de réduction des coûts pour la santé ;*
- *Habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique.*

Les principaux enseignements du projet Aphekom sont présentés et discutés ce jour lors de la réunion finale à laquelle assistent de nombreux acteurs de l'environnement et décideurs européens.

Impact sur l'espérance de vie et les dépenses de santé

En s'appuyant sur des méthodes classiques, l'évaluation de l'impact sanitaire dans 25 grandes villes européennes montre que l'espérance de vie pourrait augmenter jusqu'à 22 mois pour les personnes âgées de 30 ans et plus (en fonction de la ville et du niveau moyen de pollution), si les niveaux moyens annuels de particules fines $PM_{2,5}$ étaient ramenés au seuil de 10 microgrammes par mètre-cube, valeur guide préconisée par l'OMS.

D'un point de vue économique, le respect de cette valeur guide se traduirait par un bénéfice d'environ 31,5 milliards d'euros (diminution des dépenses de santé, de l'absentéisme, et des coûts associés à la perte de bien-être, de qualité et d'espérance de vie).

Habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique

A l'aide de méthodes innovantes, Aphekom a montré qu'habiter à proximité du trafic routier est un facteur majorant dans le développement de pathologies chroniques.

Il a été estimé notamment que, dans 10 villes européennes, le fait d'habiter à proximité du trafic routier pourrait être responsable d'environ 15% des asthmes de l'enfant. On pourrait retrouver des proportions similaires ou plus élevées de pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les adultes de 65 ans et plus habitant à proximité du trafic.

Au total, pour ces villes, le coût associé à ces impacts s'élèverait à environ 300 millions d'euros chaque année.

Impacts passés et futurs des législations européennes

D'après les résultats d'Aphekom, il apparaît que la législation européenne visant à réduire les niveaux de soufre dans les carburants s'est traduite par une diminution marquée et pérenne des niveaux de dioxyde de soufre (SO₂) dans l'air ambiant. Cette mesure a permis de prévenir près de 2 200 décès prématurés, dont le coût est estimé à 192 millions d'euros dans les 20 villes étudiées.

L'ensemble de ces résultats souligne que la promulgation et la mise en œuvre de réglementations efficaces dans le domaine de la pollution atmosphérique se concrétisent par des bénéfices sanitaires et monétaires importants. Ils montrent du même coup l'intérêt qu'il y aurait à réguler les niveaux de pollution atmosphérique à proximité du trafic routier.

Ces résultats sont particulièrement pertinents alors que depuis 2005 différents pays de l'Union européenne dépassent les valeurs limites réglementaires pour les niveaux de particules dans l'air ambiant. De plus, la mise en œuvre des réglementations actuelles est à l'ordre du jour aux niveaux européen et national, et l'Union européenne prépare pour 2013 une révision de la réglementation actuelle.

Informez pour agir : l'objectif ultime du projet Aphekom

Le projet Aphekom (Improving Knowledge and Communication for Decision Making on Air Pollution and Health in Europe) met ses résultats et ses outils à disposition des décideurs pour les aider à formuler des politiques locales, nationales et européennes plus efficaces. Il apporte des éléments aux professionnels de santé pour mieux conseiller les personnes vulnérables, ainsi qu'à l'ensemble des citoyens afin qu'ils puissent mieux protéger leur santé.

** Le projet Aphekom s'est déroulé de juillet 2008 à mars 2011. Il a été co-financé par le programme européen d'action communautaire dans le domaine de la santé publique (2003-2008) (Convention de subvention No. 2007105) et par les nombreux organismes locaux et nationaux qui ont dédié des ressources à l'accomplissement du projet. La surveillance en santé environnementale reste au cœur des préoccupations de l'Institut de veille sanitaire depuis sa création il y a 13 ans.*

Pour en savoir plus :

www.aphekom.org et www.invs.sante.fr

Contact presse InVS :

Gabrielle Issaverdens : 01 41 79 67 79 / g.issaverdens@invs.sante.fr

POLLUTION RECORD EN ÎLE-DE-FRANCE :S'INFORMER POUR AGIR

Nos propositions pour l'action

**Claude Bascompte,
Président des Amis de la Terre Paris**

Les Amis de la Terre Paris se sont impliqués de longue date sur les questions de mobilité et de transports en ville.

Tout d'abord, nous avons concrétisé notre participation à la concertation sur le plan de déplacements de Paris par un livret sur les enjeux et propositions des Amis de la Terre Paris publié en Mai 2006 ; nous avons voulu ainsi formaliser les positions et propositions que nous avons portées au cours de ce débat.

Les modes de déplacement sont en lien ou ont des conséquences tout autant sur les questions de climat, de santé publique, d'énergie, de cadre de vie et d'urbanisme, les solutions et mesures mises en œuvre doivent être globales, ce livret aborde de façon synthétique ces différents points.

Parallèlement, nous nous sommes impliqués dans le débat public portant sur la préparation du **Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile de France**, PPA que nous avons dénoncé car essentiellement basé sur des mesures curatives de gestion des pics de pollution et les progrès techniques des véhicules.

Nous dénonçons alors un plan décevant masquant ses insuffisances pour lutter contre la pollution chronique.

Les Amis de la Terre Paris ont porté ce différend devant le Conseil d'Etat qui a jugé que « la surveillance et la qualité de l'air s'imposent aux autorités administratives pour mettre en œuvre des mesures préventives et curatives en vue d'atteindre les objectifs. »

Cinq ans après, les contrôles réalisés par Airparif confirment l'échec de ce plan. En effet, les valeurs limites et les objectifs de qualité des polluants réglementés le Dioxyde d'azote (NO₂) et les particules fines ne sont pas pleinement respectés.

Notre objectif : un air respirable partout et par tous,

Implique de réduire la pollution chronique. Cette exigence nécessite de mettre tout en œuvre pour obtenir un air répondant aux niveaux de qualité et valeurs limites aussi bien en fond qu'à proximité du trafic.

Pour réduire la pollution chronique dans les délais les plus courts, les mesures à déployer rapidement portent sur la priorité à accorder aux transports collectifs, circulations douces et corrélativement réduire la circulation automobile.

Ceci doit se traduire en particulier par :

-un réseau d'autobus en site propre de bout en bout (métro de surface), et consécutivement l'augmentation de la fréquence de desserte.

-la création de quartiers verts pour réduire le trafic de passage et mise en place d'un réseau maillé de rues réservées aux piétons, vélos et transports en commun.

-la réduction de la circulation automobile sur le périph' tout en priorisant les transports collectifs en réservant une file pour les transports en commun et taxis sur le périph'.

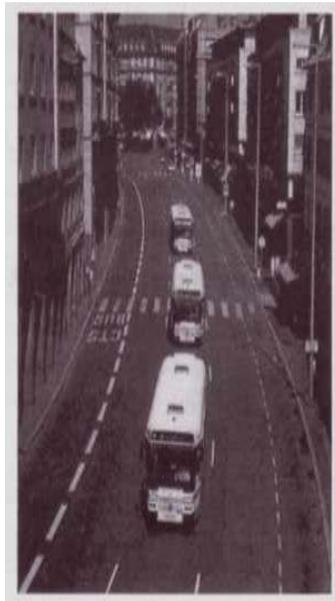
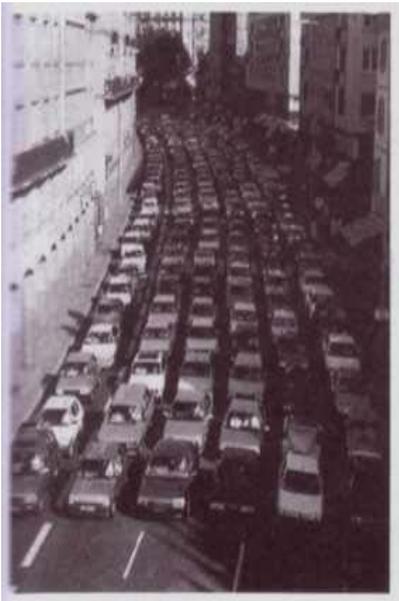
Instaurer un péage sur les autoroutes urbaines et le périph'. Allouer la totalité des recettes au développement des transports en commun.

Enfin, ces changements ne seront acceptables et acceptés par les citoyens de l'agglomération parisienne que si leur nécessité est reconnue.

Il est donc indispensable d'informer et mobiliser les citoyens sur les enjeux et les dangers de la pollution pour la santé, notamment par un dispositif d'information et d'alerte plus contraignant sur les seuils et cohérent avec les lignes directrices de l'OMS sur la pollution de l'air. Dispositif dont le but est le déclenchement des mesures d'urgence et de restriction de circulation.

Il doit en être de même pour l'indice de qualité de l'air ATMO ou CITEAIR, servant à la communication grand public.

180 voitures = 3 bus = 1 tram



Contact : claude Bascompte
Tel : 06 81 20 12 35
Mel : paris@amisdelaterre.org
Site : www.amisdelaterre.org

POLLUTION RECORD EN ÎLE-DE-FRANCE :S'INFORMER POUR AGIR

Intervention de Christelle de Crémiers,

Présidente de Respire Le Périph !

Quand nous avons fondé Respire le Périph avec Elodie Texier il y a deux ans seulement, une idée simple s'est imposée à nous : Les décideurs se demandaient depuis 40 ans QUE FAIRE avec ce périph'. Nous, riverains, allions leur demander POURQUOI N'AVEZ VOUS ENCORE RIEN FAIT ?

On sait aujourd'hui beaucoup plus de choses qu'en 1973, quand le périph a terminé de se construire, et encore plus qu'en 1958, quand le projet a été lancé. On sait que sur une aire comprise sur 200m autour du périph, ou de toute autre auto-route urbaine, la pollution de l'air est d'un niveau trois fois supérieur à celui qui existe en centre ville, où l'air n'est déjà pas très pur. A ce sujet je souhaitais souligner l'importance des seuils officiels. Comme le rappelait Claude Bascompte, ce n'est pas parce que l'on relèvera le seuil de tolérance, que les concentrations polluantes seront moins dangereuses ! Il y a une déontologie à préserver et j'en appelle ici aux élus qui nous écoutent.

On sait aujourd'hui donc beaucoup plus de choses. On sait qu'il existe un lien significatif à court terme entre les niveaux de pollution, les maladies chroniques et les décès. On sait que de diminuer de moitié la moyenne de la concentration en particules fines à Paris et petite couronne, éviterait un millier de décès par an. On sait aussi, ce qui était plus difficile de comprendre avant d'avoir construit le périph, que le risque d'infarctus du myocarde est prolongé de six heures après la fin de l'exposition à un pic de pollution.

On sait que la pollution tue et que les zones les plus touchées sont en bordure du périphérique. Or, et c'est certainement le coeur de notre indignation, les abords du périphérique sont extrêmement peuplés. Il s'agit d'une zone très dense... de bureaux ? non pas trop. De logements privés ? un peu. Non, ce sont essentiellement des équipements municipaux, 20 crèches, 11 écoles maternelles, 23 écoles élémentaires, 11 collèges, 13 lycées, 2 hôpitaux, 27 stades et surtout, des logements HLM. Des enfants, des malades et des personnes au revenus modestes. Alors peut-être on ne savait pas tout quand ils ont été construits, mais quel belle application du principe de précaution !

Maintenant que l'on sait les effets dévastateurs de la pollution de l'air créés par les 1,3 million de véhicules quotidiens qui empruntent le périphérique, il n'est plus acceptable d'attendre des changements de long terme. Nous pensons qu'il est possible d'agir immédiatement.

Voici des mesures qui ne demandent pas des évolutions technologiques ou urbanistiques majeures, mais seulement un vote de la part des décideurs :

1. Diminuer la vitesse. Comme nous l'avons montré, ralentir à 50 km/h permet d'arriver plus vite. «C'est un peu comme lorsque vous voulez vider une bouteille d'eau, l'eau s'écoule mieux en la penchant légèrement qu'en la renversant à la verticale», explique Patrick Jacamon, directeur du pôle exploitation chez Sanef. «Outre le gain de temps, la conduite apaisée permet de mieux utiliser les trois voies, où tout le monde roule à la même vitesse, de supprimer les coups d'accordéon, source d'accidents, et de diminuer les émissions de gaz carbonique».

2. Une voie dédiée au covoiturage, aux taxis et aux transports en commun

Au cours des vingt dernières années, les gouvernements locaux, provinciaux et régionaux des principaux centres urbains du Canada ont amélioré et augmenté peu à peu le nombre et les types de réseaux pour Véhicules à Occupation Multiple. Les voies réservées aux VOM sur les autoroutes et les artères principales sont considérées comme un outil important de gestion de la demande en transport permettant de réduire les bouchons, d'encourager le choix d'un mode de transport plus durable, comme le covoiturage, et de contribuer à la diminution des émissions des véhicules.

3. L'incitation des entreprises pour qu'elles financent à 100% les titres de transports en commun de leur salariés et rendent payant leur parking en faisant simplement payer leur coût de revient. Si on ne fait pas payer les stationnements des employés il faut chiffrer cet avantage en nature et le porter sur la feuille de salaire pour qu'il soit soumis aux mêmes impôts et charges que les salaires. Mais il faut faire de même pour la subvention aux transports publics et accorder une prime équivalente aux employés qui viennent travailler à pied ou en vélo.

4. Interdiction d'accès aux véhicules les plus polluants.

Depuis 2008, de nombreuses villes allemandes ont instauré des zones vertes dans leur centre ville. En limitant l'accès aux véhicules fortement polluants, cette mesure vise à réduire la concentration de particules en suspension dans les quartiers présentant un trafic automobile élevé et ainsi protéger au mieux la santé des habitants de ces zones. Les conclusions de l'expérience sont simples : la concentration en particules fines PM10 a diminué de 10 à 15 % depuis la mise en place de zones vertes à Munich.

Toutes ces mesures auront un effet immédiat sur le niveau de particules polluantes émises et donc sur la santé des Franciliens. Elles auront aussi une autre vertu : celle d'accélérer la prise de conscience des enjeux et le changement de comportement de chacun de nous face à la mobilité.

Ce changement de comportement prendra du temps, de même que l'avènement de ce qui constitue à nos yeux la vraie solution durable : celle des nouvelles politiques d'urbanisme. Le modèle des années 70 de la grande surface à 20 km du centre ville entourée d'un immense parking, les zones spécialisées pour le jour et désertes la nuit, ou pour la nuit et désertes le jour sont définitivement des pratiques d'un autre siècle. Je ne détaillerai pas ici la déshumanisation ni la ghettoïsation que cet aménagement urbain de la 2e moitié du XXe siècle a instauré.

Recréons la convivialité des petits centres urbains à taille humaine où l'on travaille, vit, achète et où les transports sont possibles, mais pas obligatoires ! C'est un beau programme pour améliorer la qualité de vie et le vivre ensemble. Mais en attendant, agissons, et vite... on peut le faire !