

A Paris, difficile consensus contre la pollution atmosphérique

PAR LAURENT GESLIN
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 14 JUILLET 2016

L'heure n'est plus au déni. La pollution atmosphérique est responsable de plusieurs dizaines de milliers de décès par an. En revanche, personne ne semble s'accorder sur les mesures à mettre en place pour limiter la crise sanitaire.

Il y a urgence, personne ne semble plus en douter. La pollution atmosphérique entraîne une véritable tragédie sanitaire, qui se double d'une catastrophe économique. Les chiffres qui circulent ne sont certes que des estimations mais ils suffisent à donner le vertige : selon une étude récente de **l'Agence nationale de santé publique**, l'émission de particules fines serait responsable dans l'Hexagone de la mort d'environ 48 000 personnes chaque année, ce qui correspond à une perte d'espérance de vie pouvant dépasser deux ans dans les villes les plus exposées. Soit à peine moins que la cigarette, **70 000 décès par an**, et autant que l'alcool, avec **49 000 morts**.

« *La connaissance médicale des conséquences de la pollution a progressé* », note le docteur Bernard Jomier, adjoint Europe Écologie-Les Verts (EELV) à la maire de Paris, chargé de la santé, du handicap et des relations avec l'Assistance publique – Hôpitaux de Paris. « *Nous sommes en train de faire le tour de l'iceberg. On sait aujourd'hui que la pollution déclenche des maladies cardio-vasculaires, que son lien est établi avec certaines pathologies neurologiques et même avec le cancer de la vessie. Il est nécessaire de mettre rapidement en place une vraie politique de santé publique.* »

Chaque année, la pollution atmosphérique ferait également perdre 101 milliards d'euros à l'économie française, selon les conclusions d'une **commission d'enquête** livrées en juillet 2015. Outre les coûts sanitaires, les polluants sont responsables d'une baisse des rendements agricoles, d'une perte de biodiversité et d'une dégradation des bâtiments. « *Les niveaux de pollution diffèrent en fonction des régions, en*

intensité et dans le temps, selon que l'on se trouve en zone rurale ou urbaine », explique le président Les Républicains de l'enquête, Jean-François Husson. « *C'est pourquoi il est nécessaire de mettre tout le monde autour de la table pour envisager le problème de façon globale. Il faut éviter les mesures partielles stigmatisant certaines catégories d'usagers.* »



Paris, le 18 mars 2015 © Gonzalo Fuentes / Reuters

Dans la ligne de mire du sénateur, le plan antipollution d'Anne Hidalgo, dont les premières mesures sont entrées en vigueur à Paris en septembre 2015 et dont les conséquences concrètes se font sentir depuis le 1^{er} juillet dernier. Désormais, tous les véhicules, essence ou diesel, mis en circulation avant 1997 sont interdits en semaine de 8 à 20 heures, ainsi que les deux-roues antérieurs à 1999. La mesure s'applique à l'intérieur de la capitale, hormis sur le boulevard périphérique et dans les bois de Boulogne et de Vincennes. Selon les calculs de la mairie de Paris, 50 000 des 750 000 véhicules du parc automobile parisien sont concernés, et 7 % des 6 millions de voitures d'Île-de-France.

Le dispositif devrait ensuite monter en puissance jusqu'à 2020, avec l'élimination programmée des véhicules diesels à Paris. De quoi, espèrent les autorités, rattraper le retard de la capitale, alors que, selon **Slate**, pas moins de 194 villes dans neuf pays européens (dont Londres, Stockholm, Lisbonne, Milan, Amsterdam, etc.) ont déjà mis en place des plans pour protéger la qualité de l'air avec des zones dites à « basses émissions ». En France, outre Paris, 24 ensembles urbains sont candidats à la mise en place de Zones de circulation restreinte, dont Bordeaux, Montpellier, Lille, Lyon ou Toulouse.

« *Le plan sur cinq ans que nous avons mis en place vise à tenter de retrouver des niveaux de pollution acceptables, malgré les fortes résistances*

auxquelles nous devons faire face, continue Bernard Jomier. *L'objectif n'est pas, bien sûr, de limiter les déplacements mais de bouger sans polluer.* » Pour circuler dans la capitale, devenue « zone de circulation restreinte » (ZCR), comme l'autorise la loi sur la transition énergétique de 2015, une éco-pastille sera obligatoire à partir du 30 septembre. Celle-ci suivra un barème calqué sur les « normes Euro » édictées par l'Union européenne et qui définissent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Pour indication, depuis le 1^{er} septembre 2015, toutes les voitures neuves provenant des États membres de l'UE sont soumises à la norme Euro 6, qui fixe notamment de nouveaux plafonds d'émissions pour les oxydes d'azote (NOx) des diesels.

« Nous soutenons le plan de la Ville de Paris, il va dans la bonne direction », confirme Charlotte Lepitre, coordinatrice du réseau Santé et environnement de la fédération France nature environnement. « Cependant, les normes Euro s'appuient sur des tests en usine et non sur les émissions en condition réelle de circulation. On sait par exemple que certains véhicules classés Euro 6 émettent jusqu'à dix fois plus de particules que la limite autorisée. » Le 20 septembre 2015, Volkswagen avouait ainsi avoir massivement trompé depuis 2009 les contrôleurs des États-Unis sur les niveaux d'émissions polluantes de ses véhicules diesels, un scandale qui n'a pas manqué de donner des sueurs froides aux constructeurs français et qui a eu le mérite de faire bouger quelques lignes.

La France à la traîne

« Nous n'avons même pas été reçus par la ministre de l'environnement Ségolène Royal pour présenter les résultats de notre commission d'enquête, poursuit le sénateur Jean-François Husson, mais après le scandale Volkswagen, des mesures pour diminuer la pollution atmosphérique sont revenues sur le tapis. » Après les échanges tendus de novembre 2015 avec Anne Hidalgo, au sujet de la mise en place d'une circulation alternée dans la capitale lors des pics de pollution, le ministère a annoncé, le 21 juin dernier, des « avancées significatives en faveur de la qualité de l'air », « à l'image de la Ville de Paris qui développe

une politique très volontariste en la matière ». En cas de forte pollution, la circulation pourra désormais être limitée « dès le lendemain » d'un jour de dépassement des normes autorisées.

Il n'empêche que les dispositions instaurées dans la capitale font grincer quelques dents. La droite dénonce ainsi des mesures « partielles ». Danielle Simonnet, conseillère de Paris et coordinatrice nationale du parti de gauche, regrette quant à elle l'« injustice sociale » qu'impliquent ces dispositions. « Les aides financières proposées par l'État pour le remplacement d'une essence ou d'un diesel par un véhicule électrique ne sont pas conditionnées par les revenus. Et l'on sait très bien que les familles les plus pauvres, celles qui possèdent encore des véhicules anciens, ne seront pas en mesure de faire la transition, explique-t-elle. Les voitures électriques vont aussi poser de nouveaux problèmes environnementaux, notamment pour le recyclage des batteries. Il aurait plutôt fallu mettre en place une réelle politique d'aménagement du territoire visant à réduire les distances domicile-travail. »

De son côté, la mairie propose une aide modeste aux Parisiens qui renoncent à leur voiture individuelle : une réduction de 50 % sur l'abonnement Autolib', avec 50 euros de trajets prépayés, un an de pass Navigo et un an de Vélib', ou un chèque au maximum de 400 euros pour acheter un vélo électrique ou non. Une aide qui s'adresse surtout aux jeunes célibataires actifs et branchés constituant une bonne part de l'électorat de l'élue socialiste. « Ces mesures sont un signal fort envoyé par la mairie de Paris, mais on peut regretter qu'elles ne s'appliquent pas dans toute l'agglomération », note Jean Thévenon, du groupe Transports et mobilités durables chez France nature environnement. « Au niveau régional, elles risquent donc de poser problème aux travailleurs qui se rendent à Paris avant l'heure d'ouverture des

transports en commun, ceux-là mêmes qui constituent souvent les catégories socioprofessionnelles les plus défavorisées. »



Livrets d'explication de l'interdiction des voitures anciennes, le 1er juillet 2016 © Jacky Naegelen / Reuters

Les mesures de la mairie de Paris opposeraient donc des classes moyennes et supérieures capables de s'équiper de véhicules récents respectant les normes environnementales à des populations défavorisées issues de banlieues lointaines ayant des difficultés à rejoindre la capitale. « Ces arguments sont faux, tout est fait au niveau régional pour favoriser le "cocktail" de mobilité, rétorque Bernard Jomier, d'autant que les classes sociales les plus fragiles sont les premières à souffrir de la pollution. » Selon une **étude publiée en juillet 2015** dans la revue scientifique *Plos One*, et menée par les chercheurs de l'École des hautes études en santé publique (EHESP) et de l'Institut national pour la santé et de la recherche médicale (Inserm), l'augmentation des effets néfastes de la pollution sur la santé pour les groupes économiquement les plus précaires semble en effet avérée. La mortalité s'élève ainsi à 3,14 % dans les quartiers de l'est parisien après un pic sensible de dioxyde d'azote, alors qu'elle n'est que de 0,81 % dans les quartiers plus huppés de l'ouest de la capitale.

« Contrairement à Lille par exemple, les quartiers de Paris les plus exposés à la pollution ne sont pourtant pas forcément ceux où vivent les populations les plus défavorisées », explique la chercheuse Séverine Deguen, qui a participé à l'étude. « En revanche, les habitants plus riches ont des logements de meilleure qualité, bien isolés de l'atmosphère extérieure. Ils font plus de sport, ils ont moins de maladies chroniques et consultent régulièrement un médecin. Enfin, ils sont capables de mettre en place des "stratégies d'évitement" face à la pollution, comme par exemple

de partir en vacances ou en week-end. Au niveau sanitaire, la pollution, c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. »

De l'autre côté du périphérique, au sein de l'établissement public territorial Plaine commune, on observe avec attention l'expérience parisienne. « Dès les années 2010, dans le cadre des zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA), nous avons mené des études qui montrent que la qualité de l'air est aussi très mauvaise ici », explique Dominique Carré, conseiller délégué à la voirie, aux déplacements, à l'intermodalité et aux espaces publics. « Pour autant, nous n'avons pas les moyens de mettre en place une zone de circulation restreinte, comme le fait Paris. Il faudrait déjà que neuf communes se mettent d'accord et que l'on sache quelle police fera appliquer l'interdiction des vieux véhicules. L'État demande aux villes de mettre en place ces ZCR, mais, sans aide, impossible d'appliquer ces mesures ! » Pour tenter de faire baisser la concentration de particules fines, Plaine commune s'attache donc à développer l'intermodalité entre les transports en commun. La première tranche de la ligne 11 du tramway d'Épinay-sur-Seine au Bourget devrait ouvrir au public en 2017, tandis que le financement de la prolongation de la ligne 8 est à l'étude.

Il faudra donc attendre avant de savoir si la mise en place de la zone de circulation restreinte dans le seul Paris intra-muros suffira pour entraîner une diminution concrète de la pollution. Les expériences à l'étranger semblent encourageantes, même si les conclusions divergent parfois selon les recherches. Selon une étude publiée par l'Institut Leibniz pour la recherche sur la troposphère (Tropos) et citée par *Le Monde*, la teneur de l'air de Leipzig en suies aurait ainsi diminué de 30 % après la mise en place d'une « zone environnement » (*Umweltzone*) interdisant l'accès de la ville aux véhicules les plus polluants. À Tokyo, cela fait plus d'une dizaine d'années que les autorités ont décidé de s'attaquer aux véhicules diesels. En 2003, la municipalité promulguait une ordonnance pour la préservation de l'environnement, interdisant l'accès de cette ville de 13 millions d'habitants aux véhicules émettant trop de particules.

Avec des effets qui laissent rêveur : entre 2001 et 2011, la **concentration de particules fines PM2,5 aurait diminué de 55 % dans la capitale japonaise**. Alors, à quand un air sain dans la région parisienne ?

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.