



Corinne Lepage: "L'air de Paris, entre crise sanitaire et lobbies"

Conférence de presse Marielle de Sarnez/Corinne Lepage du 27 février "L'air de Paris, entre crise sanitaire et lobbies"

La multiplication des études récentes en Europe sur le lien entre la pollution de l'air et la santé en général et celui entre la pollution automobile et l'augmentation des décès en particulier, nous laisse entrevoir l'arrivée d'une crise sanitaire majeure. Une estimation du Ministère de la Santé attribuait, dès 1997, plus de 20 000 décès par an en France, à la pollution automobile. Mais alors que des mesures sanitaires sont prises à bon escient pour lutter contre le tabagisme passif, qu'en est-il contre l'empoisonnement passif que nous subissons au quotidien?

Chronique d'un désastre annoncé par Corinne Lepage

La lecture du dernier rapport d'Airparif est édifiante : 24% de la population en région parisienne soit 2,66 millions de personnes sont exposées à un air atteignant ou excédant l'objectif de qualité. Ce résultat n'est guère surprenant. Dès 1997, le Comité de la Prévention et de la Précaution auquel j'avais commandé une étude estimait le nombre de décès prématurés en France, dus à l'inhalation des particules à 20 000 morts par an. Des études à l'étranger se succèdent les unes aux autres pour mettre en lumière le caractère particulièrement dangereux des particules fines liées en particulier au diesel. Citons, entre autres, celle du New England Journal Of Medecin le 6 décembre 2007 qui démontre une corrélation entre les particules fines et ultra fines et les symptômes de l'asthme. Ou encore celle de l'Université de Gand qui souligne que les particules fines seraient responsables de 10 000 cancers du poumon mortels par million d'habitants et que pour les maladies cardio-vasculaires les chiffres seraient du même ordre. Enfin, l'Hôpital Karolinska de Stockholm souligne que les hommes exposés à des particules diesel en raison de leur métier (conducteurs de taxi et de bus, camionneurs, mécaniciens, ouvriers) seraient exposés à une probabilité accrue de 63 % de développer un cancer pulmonaire ce qui rapproche du danger lié à l'inhalation des fibres d'amiante 68 % de prédisposition à cette forme de cancer.

L'amiante de demain

Nous sommes donc confrontés à un enjeu sanitaire majeur, connu des professionnels de la Santé qui tirent, une fois encore le signal d'alarme. Quelles réactions depuis ? Non seulement rien n'a été fait, mais de surcroît les modalités de calcul en France de la pollution par les particules fines ont fait l'objet de très vives critiques de la part de la Commission Européenne du fait de la sous-estimation systématique de cette pollution. L'intérêt du lobby diesel l'a emporté sur toute autre considération, entraînant à la fois une augmentation de la pollution par les particules fines et par l'ozone et un retard abyssal pris sur le plan industriel par les véhicules hybrides et les véhicules électriques. Nous avons perdu deux fois ! La situation en Ile de France est particulièrement préoccupante. Le dépassement de la valeur limite pour les particules de moins de 10 micro/grammes a augmenté en 2007 par rapport à 2006 de près de 8 %. La valeur limite de 50 micro/grammes par m3 pour un maximum de 35 jours a été

dépassée sur 39 jours dans l'air ambiant, c'est-à-dire dans les stations de mesures loin du trafic. Ce dépassement peut aller jusqu'à 220 jours le long des grands axes à proximité du trafic. Les particules les plus fines ont augmenté de 11 % en 2007 pour la pollution loin du trafic. Sans doute, le Gouvernement a-t-il pris conscience du problème en saisissant le Conseil National de l'Air d'un projet visant à réduire massivement le taux de particules diesel à 15 micro/grammes par m³ au lieu de la valeur limite de 50 dont on a vu ci-dessus qu'elle n'était pas respectée. De toute façon, ce seuil de 50 µ/gramme est particulièrement permissif puisque c'est une norme de 15 qui est retenue aux Etats Unis alors que celui de l'OMS est de 10. En réalité, aucune mesure efficace n'est préconisée et il y a très peu d'espoir de voir atteindre même l'objectif de 50 non dépassé en 2010. Cette année-là, la norme Euro 5 rendra enfin obligatoires les filtres à particules sur les véhicules diesel neufs. Mais, ces filtres n'ont qu'une efficacité comprise entre 60 et 80 %, ne concerneront que les véhicules particuliers et neufs. Il faudra donc attendre peut être jusqu'en 2020 à ce rythme pour que le niveau des particules se réduise. La seule mesure efficace serait de mettre un terme à l'avantage fiscal inconsideré du diesel au moins pour les véhicules de particuliers.

On peut douter qu'une telle décision soit prise. Et on ne peut être que frappé du flou on ne peut plus artistique qui encadre le rapport d'Airparif sur la pollution parisienne notamment due aux particules fines. Il est impératif qu'une politique de transparence se mette enfin en place et permette, arrondissement par arrondissement, aux parisiens de connaître la réalité de la pollution à laquelle ils sont confrontés. Des capteurs devront être installés à une hauteur compatible avec les particules fines (qui stagnent à 80CM) et dans un lieu symptomatique de chaque arrondissement. Les résultats devront être accessibles en continu, ce qui permettra l'information du public et une véritable évaluation des effets des politiques publiques.

Paris cumule les handicaps

Cette réalité sanitaire actuelle se combine à un manque d'adaptation au changement climatique. Nous ne sommes plus à chercher seulement les moyens de limiter le dérèglement climatique. Nous devons nous adapter aux conséquences de ce que nous avons déjà créé. La hausse des températures et le nombre d'anomalies allant de façon constante, ils génèrent de nouveaux pics d'ozone et une hausse de la concentration des particules. En 2007, Paris a connu sa première alerte à l'ozone en plein mois de décembre. La modification du climat et des jours anormalement ensoleillés deviendra sans doute la nouvelle norme climatique pour Paris. Donc au regard de ce que nous avons connu en août 2003, en avril 2007 ou encore ce fameux 23 décembre 2007, la ville doit comprendre et répondre à cet enjeu. La réponse qui consiste à informer puis interdire la rue aux personnes les plus exposées est totalement surréaliste. Demanderait-on aux habitants de Paris de porter un gilet pare-balle parce qu'un fou se promène armé dans la ville ? Les conséquences de la pollution touche des individus, lentement, qui doivent composer chaque jour entre traitement et soin palliatif. Il n'y a rien de spectaculaire à étouffer chez soi, à emmener son nourrisson en kiné respiratoire. Pour répondre à cette crise majeure à venir, le dogmatisme n'est pas de mise. La volonté de ralentir la circulation dans Paris pour pénaliser les automobilistes a eu pour contrepartie d'augmenter les embouteillages et donc par tant très probablement la pollution. Cette situation est d'autant plus fâcheuse que l'augmentation, tout à fait souhaitable, du nombre des cyclistes, confronte ces derniers plus que tous les autres à la pollution des particules fines ainsi que le révèle très clairement l'étude anglaise citée ci-dessus. Dès lors, un des premiers actes de la nouvelle municipalité devrait être de lancer une étude épidémiologique dans quelques quartiers plus encore que d'autres soumis à une pollution intensive. Cette prise de conscience permettra peut-être des changements moins dogmatiques et plus conformes à la réalité sanitaires.

L'écologie n'est pas une punition mais bien la solution.

Dans l'attente de décisions nationales hypothétiques, la municipalité doit agir. Tout d'abord, l'application des normes Euro5 interdit, à partir du 1er septembre 2009, la mise en circulation de toute nouvelle voiture diesel émettant plus de 5 milligrammes de particules par kilomètre. Cette mesure pourrait être anticipée par toutes les flottes captives de la Capitale. En second lieu, les mesures prises dans les pays voisins pourraient être adoptées en France. Il s'agit, tout d'abord, d'encourager les propriétaires de véhicules diesel à acquérir un filtre à particules. Ainsi, en Allemagne, en Autriche, une aide est accordée à tout propriétaire qui acquiert un tel filtre pour un véhicule en circulation. Paris pourrait aussi s'inspirer des exemples de Berlin et de Cologne qui prévoient l'introduction des éco-zones au 1er janvier 2008, ou encore Stuttgart en septembre 2009. Il en va de même désormais dans certaines villes d'Autriche et d'Italie. Suivant cette dynamique, Paris devrait progressivement se fermer aux véhicules diesel non dotés de filtres à particules.

Par ailleurs, les transports collectifs devraient également être concernés. On pourrait imaginer des taxis proposant une offre de cabvert, taxis parisiens à 0 émission, comme le fait actuellement la ville de New York. Ce serait à la fois un mieux pour la santé des parisiens et pour les conditions de vie des taxis. De même, la RATP qui commence à équiper ses bus au gaz devrait être encouragée à accélérer cette politique et à abandonner le plus vite possible le diesel. Ainsi, la ville de Paris, pourrait-elle, à l'instar des grandes villes européennes en ce qui concerne l'ozone et les particules fines qui sont incontestablement les polluants les plus préoccupants, en dehors des métaux lourds, se prévaloir d'une véritable politique de lutte contre la pollution, en attendant que la France accepte de manière générale de prendre conscience de la gravité du problème sanitaire et agisse en conséquence. Face à l'incurie des pouvoirs publics, il appartient aux Maires, élus de proximités par excellence, de relever ce défi sanitaire. Nous sommes élus pour que le quotidien de chacun ne soit pas détruit par l'incurie et le manque de courage politique.

Corinne Lepage,