

Avis consultatif sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2017-2020

Le groupe des élu-e-s écologistes et citoyens du 19^e arrondissement de Paris


Après lecture du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 2017-2020 et concertation, le groupe des élu-e-s écologistes et citoyens du 19^e arrondissement de Paris émet un avis défavorable le concernant, en lien avec la position de la Ville de Paris.

L'air est l'affaire de tous, c'est un bien commun indispensable à la vie. Sa qualité est aussi un enjeu de santé publique majeur : la pollution atmosphérique entraîne gêne, maladies respiratoires et a été classée dans la catégorie « cancérigène certain » par l'OMS. Airparif estime que 1,4 millions de franciliens sont exposés à la pollution atmosphérique qui tue chaque année en France 42 000 personnes prématurément selon la Commission Européenne.

Dans la région, les valeurs limites journalières et annuelles pour les particules PM10 sont toujours dépassées à proximité des axes routiers et il en va de même pour les particules fines PM2,5. Ces dépassements sont de l'ordre de 1,4 fois supérieures aux valeurs limites pour la pollution de fond, c'est-à-dire éloignée des axes de circulation, de presque 2 à proximité du trafic routier. Le dépassement des seuils fixés par la réglementation en vigueur concerne également le dioxyde d'azote, l'ozone et le benzène. Au 3 novembre 2017, nous étions, en France, au 36^{ème} jour de l'année de dépassement des normes fixées par l'OMS pour la pollution de l'air. La France et la commission européenne ont d'ailleurs fait l'objet d'un contentieux, notre pays ne respectant pas les directives sur la qualité de l'air pour les PM10 et le dioxyde d'azote. Le 12 juillet 2017, suite à l'action de l'association Les Amis de la Terre, l'État français a été condamné : le Conseil d'État a ordonné expressément au premier ministre et au ministre chargé de l'environnement de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soit élaboré et mis en œuvre un plan relatif à la qualité de l'air permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote et en PM10 sous les valeurs limites. Le plan doit être transmis à la Commission européenne avant le 31 mars 2018. Si une politique nationale est nécessaire pour lutter contre la pollution, des plans davantage localisés, à l'échelle des territoires doivent également être mis en place.

Le PPA est un outil de planification locale issu de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, qui reconnaît à chacun le droit de respirer un air sain et crée des obligations de surveillance de la qualité de l'air et d'information du public. C'est en tant qu'élue-s locaux que nous entendons agir pour l'amélioration de la qualité de l'air comme bien commun vital et soumettons cette contribution au projet de PPA. Il nous paraît essentiel qu'il soit significativement revu et renforcé de manière à remplir véritablement sa mission : donner un cadre d'actions pour l'amélioration de la qualité de l'air et réduire significativement les inégalités en termes d'accès à un air de qualité.

Le tableau et les fiches d'identité ci-dessous présentant la contribution des différents secteurs aux émissions des différents polluants et les seuils réglementaires correspondant aux différents polluants, les sources, les effets principaux et le nombre de personnes exposées doivent permettre de guider les décisions qu'il est urgent de prendre.

 Émissions annuelles en kilotonnes (et en %)	Oxydes d'azote (NO _x)	Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)	Particules <10 µm (PM10)	Particules fines <2,5 µm (PM2,5)	Dioxyde de soufre (SO ₂)
Trafic routier	53,7 (56 %)	10,4 (14 %)	4,3 (28 %)	3,5 (35 %)	0,1 (1 %)
Plate-forme aéroportuaire	6,3 (7 %)	0,7 (1 %)	0,2 (2 %)	0,2 (2 %)	0,4 (3 %)
Trafic ferroviaire et fluvial	1,1 (1 %)	0,1 (<1 %)	0,6 (4 %)	0,3 (3 %)	0 (<1 %)
Résidentiel et tertiaire	17 (18 %)	22 (30 %)	4 (26 %)	3,9 (39 %)	3,4 (24 %)
Industrie manufacturière	4,4 (5 %)	17,3 (24 %)	0,5 (3 %)	0,3 (3 %)	1,3 (9 %)
Chantiers et carrières	2,5 (3 %)	5,6 (8 %)	2,8 (18 %)	1,1 (11 %)	<0,1 (<1 %)
Extraction, transformation et distribution d'énergie	5,1 (5 %)	3,9 (5 %)	0,2 (1 %)	0,1 (1 %)	8,1 (57 %)
Traitement des déchets	2,2 (2 %)	<0,1 (<1 %)	<0,1 (<1 %)	<0,1 (<1 %)	0,7 (5 %)
Agriculture	2,7 (3 %)	0,2 (<1 %)	2,8 (18 %)	0,7 (6 %)	0,1 (1 %)
Émissions naturelles		13,6 (18 %)			
TOTAL SECTEURS	95 (100 %)	73,7 (100%)	15,5 (100%)	10 (100%)	14,2 (100%)

(source : Inventaire Airparif année de référence 2012)

Polluant	Valeurs limites pour la protection de la santé humaine	Sources	Effets de l'exposition	Nombres de personnes concernées par le dépassement des valeurs limites
PM10	<i>Valeurs limite journalière moyenne</i> : 50 µg/m ³ sur 35 jours par an maximum <i>Valeur limite annuelle moyenne</i> : 40 µg/m ³ <i>Objectif de qualité</i> : 30 µg/m ³	Usures des pneus / poussières de chantiers / résidus de combustions	Augmentation des risques de maladies cardiovasculaires et respiratoires et de cancers pulmonaires + les échappements des moteurs à essence sont considérés comme cancérogènes possibles pour l'homme par l'OMS	200 000 résidants près des grands axes de circulation en 2016
PM2,5	<i>Valeur limite annuelle moyenne</i> : 25 µg/m ³ <i>Objectif de qualité</i> : 10 µg/m ³	Moteurs diesel, suies, transformation chimique des gaz polluants en nitrates et sulfates / déchets de la combustion	Augmentation du risque de cancer du poumon + + les échappements des moteurs à essence sont considérés comme cancérogènes possibles pour l'homme par l'OMS	11 millions de franciliens en 2016 concerné par le dépassement de l'objectif de qualité, la valeur limitée est respectée ;
Dioxyde d'azote	<i>Valeur limite annuelle moyenne et objectif de qualité</i> : 40 µg/m ³	Véhicules motorisés et chauffage	Augmentation des symptômes bronchitiques chez les enfants asthmatiques / diminution de la fonction pulmonaire	14 millions de francilien, soit près de 10% de la population régionale, dont près de 1 parisien sur 2.
Ozone	<i>Valeur limite</i> : 120µg/m ³ maximum journalier de la moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser 25 jours par an, en moyenne sur 3 ans <i>Objectif de qualité</i> : 120µg/m ³ maximum journalier de la moyenne sur 8 heures	Activité industrielles / trafic routier	Problèmes respiratoires / crises d'asthme / diminution de la fonction pulmonaire / accroissement de la mortalité et des maladies cardiaques	Toute l'Île-de-France, surtout en zones périurbaines et rurales est concernée par le dépassement de l'objectif de qualité
Benzène	<i>Valeur limite</i> : 5µg/m ³ <i>Objectif de qualité</i> : 2µg/m ³	Trafic routier, surtout les véhicules à essence	Cancérogène pour l'homme	100 000 franciliens résidants près des axes de circulation sont concerné par le dépassement de l'objectif de qualité

Force est de constater que le secteur du **trafic routier** contribue à l'émission de plusieurs polluants et souvent en grande quantité. Il est ainsi responsable, en Île-de-France, de 56% des émissions de dioxyde d'azote, 28% pour les PM10 et 35% pour les PM2,5. Le secteur **résidentiel et tertiaire** a également un fort impact sur la qualité de l'air en étant à l'origine de 18% des émissions de dioxyde d'azote, 26% pour les PM10 et 39% pour les PM2,5. Les **chantiers et carrières** participent à hauteur de 18% pour les PM10 et 11% pour les PM2,5. Enfin, le secteur de l'**agriculture**, en lien avec l'utilisation d'engrais et pesticides chimiques, représente 18% des émissions de PM10. Pour atteindre les objectifs de qualité en matière de qualité de l'aire et préserver la santé des franciliens, ces quatre secteurs doivent donc faire l'objet de politiques ambitieuses s'appuyant sur des objectifs à la hauteur des enjeux. Un cadre réglementaire réellement contraignant doit être établi.

Or, le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) n'est pas à la hauteur des enjeux à plusieurs égards :

- Il propose de diviser par 3 le nombre de personnes exposées à un air pollué, ce qui n'est pas suffisant.
- Il n'est pas conforme au droit de l'Union Européenne car il ne permettra pas d'en atteindre les objectifs alors que les normes fixées sont déjà peu contraignantes.
- Les délais qu'il se fixe pour atteindre ses objectifs représentent de trop grandes échelles de temps.
- L'action sur le secteur résidentiel, pourtant identifié comme l'un des principaux contributeurs à la pollution atmosphérique, n'est envisagée qu'à travers la question du chauffage.
- Le développement des énergies renouvelables comme moyen de lutte pour l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas abordée.
- Le secteur des transports est une des principales sources de pollution atmosphérique en Île-de-France et certains véhicules ont une part de responsabilité particulièrement importante puisque 95% des particules fines émises par la combustion des carburants des véhicules routiers sont issues des véhicules diesel. La baisse du trafic routier à Paris entre 2001 et 2010 a permis une diminution d'un tiers des émissions polluantes. Le secteur des transports et tout particulièrement le trafic routier doivent donc faire l'objet de politiques ambitieuses menées au moyen de dispositifs réellement contraignants.
- Les poids lourds représentant seulement 5% du kilométrage en Île-de-France mais 31% des émissions d'oxydes d'azote des transports routiers, des actions particulières visant ces véhicules doivent être mises en place.
- Le périphérique représente 40% du trafic routier parisien et est l'infrastructure la plus polluante d'Île-de-France. Il est la source de 37% des émissions d'oxyde d'azote et 35 des émissions de particules fines PM10 liées au trafic routier parisien. Un grand nombre de personnes sont directement impactées par la pollution liée au trafic routier du périphérique : plus de 156 000 y habitent dans un périmètre de 200 mètres de part et d'autre de l'axe routier dont 37 000 enfants de moins de 18 ans et 21 000 personnes de plus de 65 ans, populations particulièrement fragiles face à la pollution atmosphérique. Les habitants concernés sont également les plus fragiles socialement et économiquement puisque 80% des 65 000 logements situés le long du périphérique sont des logements sociaux. De nombreux citoyens sont également impactés en lien avec leurs activités professionnelles : 49 000 parisiens travaillent à proximité du périphérique. Enfin, 200 équipements tels

que des crèches, des écoles, des équipements sociaux, culturels et sportifs situés le long du périphérique sont fréquentés quotidiennement par de nombreux franciliens. C'est par exemple le cas dans le 19^e, de l'hôpital Robert Debré, du collège Rouault, du centre sportif Jules Ladoumègue avec son stade en plein air. Le réaménagement du périphérique, intégrant notamment un volet santé environnementale en lien avec les émissions polluantes qu'il engendre, doit faire partie des objectifs principaux du PPA.

- Entre 2001 et 2010, les déplacements à pieds, en transports commun et à vélo ont augmenté respectivement de 21%, 35 % et 195%. Le PPA doit intégrer un objectif de développement de projets d'aménagement urbain qui favorise l'évolution de pratiques agissant en faveur de diminution du trafic routier et des émissions polluantes liées.
- Alors que la ville est identifiée comme facteur d'une mauvaise qualité de l'air, concentrant activités, populations au sein d'un urbanisme dense, l'aménagement urbain n'est pas ciblé comme levier d'action.
- Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère entend combler son manque d'ambition en comptant sur les plans d'actions proposés dans les Plans Climat Air Énergie et l'extension des ZCR. Il devrait, au contraire, en intégrer les objectifs.

Aussi, le groupe des élu-e-s écologistes et citoyens du 19^e arrondissement de Paris soumet les propositions d'amendements suivants :

Concernant les grands objectifs du PPA :

- L'objectif de diminution du nombre de personnes exposées à la pollution doit être beaucoup plus ambitieux.
- A minima, appliquer les valeurs réglementaires concernant les particules fixées par l'OMS, viser les objectifs de qualité pour chaque polluant.
- Fixer des délais d'atteinte des objectifs plus courts, en lien avec un PPA plus ambitieux.
- Renforcer les capacités de surveillance et d'analyse de la pollution atmosphérique. Il s'agit notamment de soutenir, y compris financièrement, le lancement d'études localisées visant à mieux caractériser les multiples impacts sur la santé et la qualité de vie de la pollution atmosphérique. Dans ce cadre, les études de cohorte doivent être tout particulièrement suscitées et aidées.
- Initier une véritable politique d'information et de communication coordonnée entre tous les acteurs concernés, particulièrement lors des épisodes de pics de pollution.
- Les enjeux air et climat sont étroitement liés et le nouveau Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Ville de Paris intègre un volet Air, comme l'y oblige à présent la loi. De la même manière, intégrer un volet Climat et un volet Énergie dans le PPA.
- Décarboner les politiques publiques pour un objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Cet objectif ambitieux inscrit au nouveau PCAET parisien mériterait d'être étendu à la région Île-de-France.
- Proposer un plan d'action localisé et équilibré qui s'attache à définir des zones d'intervention en cœur de ville mais aussi en périphérie. A Paris, par exemple, les arrondissements périphériques comme le 19^e sont rarement prioritaires dans la mise en place de dispositifs tels que les zones Paris Respire ou les zones 30. Or, ils sont particulièrement concernés par la pollution liée au trafic routier, étant longés par le périphériques et traversés par des axes pénétrants.

- Intégrer une dimension sociale dans les objectifs et actions en faveur de l'amélioration de qualité de l'air avec l'identification de zones de fragilité socio-environnementales, c'est-à-dire habitées ou fréquentées par des populations fragiles socialement et économiquement et particulièrement exposées à des sources de pollution atmosphérique.
- Les objectifs du PPA ne pourront être atteints si les actions listées pour y parvenir ne sont pas assorties des moyens correspondants. Le PPA doit ainsi déboucher sur un cadre réglementaire contraignant et pouvoir s'appuyer sur les moyens humains et financiers nécessaires. Par exemple, les ZCR ne peuvent être efficaces que si les véhicules en circulation sont effectivement contrôlés.

Concernant les objectifs pour le secteur résidentiel :

- Mettre en place un plan régional de lutte contre la précarité énergétique et d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments notamment en :
 - Fixant des objectifs ambitieux en matière de rénovation énergétique en nombre de logements et en amélioration de la performance énergétique.
 - Fixant un cadre réglementaire pour une obligation effective de rénovation des bâtiments avec un calendrier priorisant la rénovation des bâtiments selon leur classe énergétique.
 - Mettant en place un grand plan de rénovation énergétique du secteur privé avec des moyens financiers et humains pour l'accompagnement des copropriétaires sur le modèle d'Eco-rénovons Paris.
 - Financer la rénovation énergétique des logements sociaux pour un objectif de 50% du parc social rénové à l'horizon 2050.
 - Intégrant aux objectifs du PPA celui de bâtiments bas-carbone et à énergie positive pour toute nouvelle construction.
 - Mettant en place un dispositif d'aides financières au changement des systèmes de chauffages anciens et notamment au bois. Il s'agira notamment d'articuler les « fonds air/bois » avec des aides financières proportionnelles aux niveaux de revenus des personnes.

Concernant les objectifs en matière d'énergies :

- Fixer des objectifs ambitieux en matière de production et d'approvisionnement en énergies renouvelables avec les mêmes objectifs que ceux fixés par le nouveau PCAET parisien pour 2050 :
 - Réduire de 50% les consommations énergétiques
 - Approvisionner à 100% en énergies renouvelables et de récupération
 - Atteindre 20% d'énergies renouvelables produites localement
- Intégrer aux objectifs du PPA une sortie du fioul débouchant sur une obligation réglementaire à échéance datée en s'appuyant notamment sur les certificats d'économie d'énergie mis en place par le gouvernement qui visent à aider au changement des chaudières au fioul.

Concernant les objectifs en matière de diminution de la pollution liée au trafic routier :

- Cibler des périmètres prioritaires d'amélioration de la qualité de l'air :
 - Développement régional des zones ponctuellement fermées à la circulation routière sur le modèle parisien des zones Paris Respire dans les centres et les périphéries.

- Mettre en place de véritables politiques d'apaisement des axes pénétrants comme l'avenue de Flandre dans le 19^e arrondissement de Paris.
- Aménager le boulevard périphérique en véritable boulevard urbain apaisé, moins polluant et franchissable en lien avec un renforcement de la végétalisation pour une ceinture verte.
- Intégrer la piétonisation des centres-villes et des quartiers denses dans les objectifs du PPA avec, par exemple, la mise en place de stratégies piétonnes (réduire l'emprise des chaussées, installer un éclairage plus proche des piétons, créer de nouveaux franchissements).
- Intégrer l'abaissement de la vitesse de circulation à 30km/h et 50km/h pour les grands axes aux objectifs du PPA. L'abaissement de la vitesse de circulation doit également concerner le périphérique et les autoroutes franciliennes.
- Intégrer la mise en place des ZCR à l'ensemble de l'Île-de-France dans les actions listées dans le PPA.
- Développer les nouveaux services urbains de modes de déplacements doux comme les vélib' et autolib'.

Au regard de sa proximité avec le périphérique, des axes pénétrants qui le traversent et des actions en matière de réduction du trafic routier souvent menées dans le centre de Paris, le groupe des élu-e-s écologistes et citoyens du 19^e arrondissement de Paris demande que le 19^e fasse partie de ces périmètres prioritaires.

- Intégrer la sortie du diesel aux objectifs du PPA.
- Intégrer aux objectifs du PPA une « pollutaxe poids lourds » s'appuyant sur les portiques du périphérique et fondée sur la tarification kilométrique dissuasive pour les poids lourds qui consiste à taxer les transporteurs selon le nombre de kilomètres parcourus et le type de véhicule. Les produits de la pollutaxe devront être reversés au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et aux hôpitaux publics pour financer des opérations en faveur de l'amélioration de qualité de l'air et investir dans les établissements publics de santé accueillant les victimes des effets de la pollution.
- Intégrer le développement du fret fluvial, par le métro et le tramway aux objectifs du PPA.
- Développer l'offre en transports en commun notamment via l'accélération de la mise en place des plans bus élaborés par le STIF avec un objectif de rééquilibrage territorial notamment pour le nord-est parisien. La circulation routière pourrait ainsi être réduite dans de nombreuses rues comme la rue de Belleville à Paris.

Concernant les objectifs en matière d'aménagement urbain :

- Le PPA doit intégrer comme objectif la programmation de projets urbains permettant des circulations piétonnes et cyclistes sécurisées et agréables et le développement des transports en commun. Les connexions entre les modes de déplacements doux doit également être au cœur des préoccupations.
- Intégrer une politique de santé en lien avec la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, comme le PLU, et dans les projets d'aménagement urbain.
 - => Par exemple : dans le cadre du Grand Paris, les portes de Paris doivent être réaménagées en place. Ces espaces, concentrant un trafic routier important, doivent faire l'objet d'une attention particulière. C'est notamment le cas de la porte de la Villette.
- Dans les aménagements urbains, notamment autour du périphérique, préserver les vides pour une meilleure dispersion des polluants.

- Intégrer aux objectifs du PPA celui de chantiers propres avec une charte portant notamment sur les matériaux et produits utilisés, leurs transports, la collecte et le tri des déchets, la préservation de l'air mais aussi de l'eau et des sols et le bruit. Cette charte devra s'appliquer aux travaux de démolition, construction, rénovation et à tous les types de projets.

Concernant les objectifs en matière d'agriculture :

- Établir un plan régional de diminution des engrais et pesticides et d'accompagnement des agriculteurs pour un objectif zéro engrais et pesticides d'ici 2030. Ce plan devra s'appuyer sur solide politique d'aide à l'installation et au maintien de l'agriculture biologique.

Contribution spécifique de M. Bernard JOMIER, élu écologiste du 19^{ème} arrondissement et médecin généraliste

Les chiffres de la pollution atmosphérique sont à la fois glaçants et déroutants : 10 000 décès lui sont imputables annuellement rien que pour l'Ile-de-France¹ ; 100 milliards d'euros représente son coût annuel pour le système de santé français². Mais de quoi parlons-nous exactement ?

Certains se plaisent à dire qu'il ne s'agit pas de « vrais » morts dans le sens où la pollution n'aurait fait que « précipiter » le décès de ces personnes dont l'état de santé était déjà dégradé.

Derrière ces chiffres, ce sont avant tout d'hommes, de femmes, et d'enfants dont nous parlons. Des personnes, à la santé respiratoire ou cardio-vasculaire fragile, dont le cours de la vie se trouve « précipité » par un épisode de pollution un peu trop intense ou un peu trop long ; mais aussi des personnes dont les gênes liées à la pollution occupent le quotidien (irritation des yeux, de la gorge et du nez, hypersécrétion nasale, maux de tête, essoufflement, etc.). Hormis la hausse des consultations en urgences pédiatriques³ observées par nos collègues hospitaliers lors des épisodes de pollution, les indicateurs d'absentéisme à l'école et au travail l'illustrent tristement.

Oui la pollution de l'air tue. Elle tue, elle rend malade, et elle diminue en moyenne de 16 mois l'espérance de vie d'un-e francilien-ne âgé-e de 30 ans en pleine santé⁴. Est-ce que ce chiffre est cette fois suffisamment parlant pour susciter la détermination nécessaire à l'éradication de ce fléau ?

J'exerce depuis plus de vingt ans en tant que médecin généraliste dans un cabinet regroupé du 19^{ème} arrondissement. Avec mes collègues, nous faisons tous les jours le constat des dégâts sanitaires de ce qui est la troisième cause de décès en France.

Cela ne doit plus être un secret pour personne : le quart nord-est parisien est concerné par les niveaux de pollution les plus élevés à l'échelle de la région. C'est aussi le territoire qui concentre les populations les plus pauvres d'une part, et la démographie la plus dynamique d'autre part. Le quotidien des adolescents que j'accueille en consultation est intrinsèquement lié au périurbain depuis leur naissance à la maternité Robert-Debré : de la maternelle jusqu'au collège puis au lycée, en passant par les stades et les centres de loisirs. Certains me confient que parmi leurs camarades de classe, plus d'une dizaine sont asthmatiques.

A chaque nouvelle publication d'études, ces observations de terrain se confirment et nous confortent un peu plus dans l'idée qu'il ne s'agit que de la partie émergée de l'iceberg. Développement des maladies cardio-vasculaires, des maladies neurologiques et neurodégénératives, impact sur le développement du fœtus : la pollution atmosphérique est scientifiquement incriminée. En 2013, une étude⁵ française publiée dans *The Lancet* montrait que

¹ Sabine Host, Florian Pontin et Edouard Chatignoux. Pollution particulaire et mortalité en Ile-de-France. Évolution des risques à court terme entre 1992 et 2010. Résultats du programme Erpurs. Paris : Observatoire régional de santé Ile-de-France, 2016.

² Sénat, *Rapport n° 610 : Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air*, présenté par Jean-François Husson, Président, et Leila Aïchi, rapporteure, 9 juillet 2015.

³ Selon l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris, les services d'urgences pédiatriques ont vu une augmentation de 35% des consultations entre le 30 novembre et le 7 décembre 2015. Paris connaissait sur cette période le plus important épisode hivernal de pollution depuis dix ans.

⁴ Idem.

⁵ Sources : *L'exposition à la pollution atmosphérique augmente le risque de donner naissance à des bébés de petit poids*, Communiqué de presse de l'Inserm, 15 octobre 2013.

Ambient air pollution and low birthweight: a European cohort study (ESCAPE), Remy Slama & al., *The Lancet Respiratory*, octobre 2013.

L'étude a été menée par l'équipe française dirigée par Rémy Slama (Unité Inserm 823 "Institut Albert Bonniot" Grenoble), et s'est appuyée sur les données d'une très vaste étude de cohorte (ESCAPE - Etude européenne

même à des taux inférieurs à la limite annuelle actuelle fixée par les directives de l'Union européenne, le risque accru (+ 18%) pour les femmes enceintes de donner naissance à un bébé de petit poids⁶ à terme était inchangé. Les chercheurs grenoblois rappelaient à juste titre qu'un enfant sur deux naissant avec un retard de croissance intra-utérin présente un handicap, qu'il soit intellectuel, moteur, pulmonaire ou métabolique.

Les diverses publications du projet Aphekom ont également grandement contribué à enrichir le corpus scientifique : dans cinq villes européennes parmi les dix que comprend l'étude, au moins 30%⁷ des populations résidant à proximité de grands axes de circulation sont atteintes de pathologies chroniques. Les niveaux de pollution observés près de ces axes expliquent 16% de survenue des nouveaux cas d'asthme⁸...

Nous récoltons aujourd'hui les résultats de grandes études de cohortes lancées il y a plus de vingt ans. Il est impératif que de telles études soient incitées et soutenues au niveau local, à l'instar de la cohorte de nouveaux nés PARIS dirigée par le Pr. Isabelle Momas. Cette cohorte d'enfants, suivis depuis leur naissance dans diverses maternités parisiennes, est porteuse d'enseignements d'une grande richesse concernant l'impact spécifique de l'air de la métropole parisienne, combiné à l'environnement intérieur de vie des enfants, sur leur santé globale et notamment sur leur développement endocrinien à l'adolescence.

S'il est indéniable que de nombreuses zones d'ombres demeurent et appellent au financement de la recherche à la hauteur des enjeux, certains constats sont tout autant indéniables : l'état de santé des enfants qui naissent à Paris et en petite couronne est structurellement dégradé. Et c'est une inégalité de fait proprement intolérable.

Une seule considération doit primer sur toutes les autres : il n'y a pas de seuil en dessous duquel les impacts sur la santé sont nuls. Tous, absolument tous nos efforts doivent être concentrés sur la diminution des polluants de l'air dans les plus brefs délais.

Nous ne pouvons pas dire que nous ne savions pas.

de cohortes sur les effets de la pollution atmosphérique) réunissant les données de 14 études menées dans 10 pays d'Europe et impliquant 74 000 femmes ayant accouché entre 1994 et 2011.

⁶ Inférieur à 2 500 g pour un enfant né après 37 semaines de grossesse.

⁷ Pascal M, Medina S. Résumé des résultats du projet Aphekom 2008-2011. Des clefs pour mieux comprendre les impacts de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé en Europe. Saint-Maurice : Institut de veille sanitaire ; 2012c. 6p.

⁸ Idem.

Annexe I : Niveaux de concentration en PM10 dans le 19^{ème} arrondissement en 2013



Annexe II : Niveaux de concentration en dioxyde d'azote dans le 19^{ème} arrondissement en 2013

