



16ème législature

Question N° : 364	De M. Julien Bayou (Écologiste - NUPES - Paris)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > pollution	Tête d'analyse > Pollution de l'air dans le réseau souterrain de transports en commun	Analyse > Pollution de l'air dans le réseau souterrain de transports en commun.
Question publiée au JO le : 06/06/2023 Réponse publiée au JO le : 14/06/2023 page : 5790		

Texte de la question

M. Julien Bayou interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, au sujet de la qualité de l'air dans le réseau RATP. Le 23 mai 2023, des journalistes de France 5 publiaient les résultats de leur étude sur la qualité de l'air dans le métro menée sous l'autorité d'un chercheur du CNRS. Analysant les 332 stations du réseau à l'heure de pointe pendant plusieurs mois, leurs conclusions sont inquiétantes. En moyenne, la concentration en particules fines dans les stations de métro est deux fois supérieure au seuil recommandé par l'OMS. Dans certaines stations, comme celle de Belleville sur la ligne 2, la concentration est même 12 fois au-dessus du seuil de l'OMS. Il y a de quoi exprimer une inquiétude forte et justifiée pour les salariés de la RATP, conducteurs, agents d'accueil, mais aussi les sociétés de sécurité ou de ménage qui sont exposés en permanence pendant leurs heures de travail à cet air pollué et donc probablement à des maladies vasculaires et pulmonaires. C'est absolument inacceptable. Les premiers relevés, traités par l'ANSES, ont eu lieu entre 2003 et 2005 et les chiffres étaient déjà alarmants. Ils ont été tenus secrets autant que possible. Il n'est pas acceptable que l'État, Île-de-France Mobilités et la RATP n'aient pas entamé des recherches scientifiques pour avoir un état complet et précis de la situation et ne fassent pas la totale transparence sur le sujet et procrastinent au détriment de la santé de leurs usagers et salariés. Pourquoi, alors qu'on est alerté depuis 20 ans, rien n'a été fait ? N'a-t-on rien appris du scandale de l'amiante ? Il a fallu qu'un syndicat, la CFDT, saisisse le Conseil d'État pour obtenir un début d'action. Mais il n'y a toujours pas de normes régissant la pollution dans les bâtiments intérieurs - logements ou établissements ferroviaires souterrains - alors qu'il en existe pour l'extérieur. Il lui demande ce qu'il compte faire pour qu'enfin son ministère se préoccupe de ce sujet et pour que la région Île-de-France, présidée par Valérie Pécresse, pleinement alertée sur le sujet depuis plusieurs années, prenne enfin ce sujet au sérieux en lien avec l'opérateur RATP dirigé aujourd'hui par l'ancien Premier ministre Jean Castex et visé par une enquête préliminaire pour « tromperie et blessures involontaires » en raison d'une qualité de l'air dégradée dans l'enceinte du métro. Des investissements dans les métros de Taiwan ou en Corée du Sud ont permis de réduire drastiquement les émissions. Il lui demande s'il compte soutenir des investissements de ce type dans les réseaux ferrés souterrains français et ce qu'il envisage de faire pour mettre en sécurité les salariés qui œuvrent chaque jour dans ces réseaux souterrains à faire tourner un service de transports en commun efficace et indispensable à la transition écologique dans le pays.

Texte de la réponse



QUALITÉ DE L'AIR DANS LE RÉSEAU RATP

Mme la présidente. La parole est à M. Julien Bayou, pour exposer sa question, n° 364, relative à la qualité de l'air dans le réseau RATP.

M. Julien Bayou. Le 23 mai, des journalistes de l'émission d'investigation « Vert de rage » sur France 5 publiaient les résultats de leur étude sur la qualité de l'air dans le métro menée sous l'autorité d'un chercheur du Centre national de la recherche scientifique (CNRS). Ils ont analysé pendant de longs mois les 332 stations du réseau à l'heure de pointe. Leurs conclusions sont inquiétantes, alarmantes même. En moyenne, la concentration en particules fines dans les stations de métro est deux fois supérieure au seuil recommandé par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Dans certaines stations, comme celle de Belleville, la concentration est même douze fois supérieure au seuil retenu par l'OMS. Il y a de quoi exprimer une inquiétude, voire une colère forte et justifiée pour les salariés de la RATP, conducteurs, agents d'accueil, ainsi que pour les agents de sécurité ou de ménage, qui sont exposés en permanence pendant leurs heures de travail à cet air pollué et donc à des maladies vasculaires et pulmonaires. C'est absolument inacceptable. Je ne sais pas si on mesure l'engagement de ceux qui exercent ces métiers, qui travaillent sans voir le jour et à des horaires décalés, au détriment parfois de leur vie familiale ; tout cela pour être finalement lâchés par les autorités de tutelle et exposés à des menaces pour leur santé.

Ils le sont de longue date, car – et c'est là le cœur du scandale – les premiers relevés, traités par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), ont eu lieu entre 2003 et 2005 : il y a vingt ans ! Et les chiffres, parcellaires, étaient déjà alarmants. On savait que les conducteurs et les agents de maintenance, notamment, étaient exposés à des seuils de dix à quinze fois supérieurs à la norme. Ces résultats ont été tenus secrets au moins jusqu'en 2010. Non seulement l'État, Île-de-France Mobilités et la RATP n'ont pas entamé des recherches scientifiques, mais ils ont caché les résultats. Non seulement ils n'ont pas réalisé un état complet et précis de la situation, mais ils ne l'ont pas exposée de manière parfaitement transparente. Ils ont procrastiné pendant vingt ans au détriment de la santé de leurs usagers et salariés.

Monsieur le ministre délégué, pourquoi, alors qu'on est alerté depuis vingt ans, n'a-t-on rien fait ? N'a-t-on rien appris du scandale de l'amiante ou du chlordécone ? Dans le cas de la qualité de l'air, de nouveau, la société civile fait sa part. Il a fallu que la CFDT saisisse le Conseil d'État pour obtenir un début d'action, puis il a fallu l'enquête de « Vert de rage » soutenue par le syndicat Solidaires RATP pour obtenir des mesures précises ; ensuite, l'association Respire a porté plainte pour tromperie et blessures involontaires, de sorte que la RATP fait l'objet d'une enquête préliminaire. Toutefois, malgré toutes ces actions, alors même que nous disposons désormais de chiffres fiables qui établissent que les menaces sont réelles, il n'y a toujours pas de normes régissant la pollution dans les bâtiments intérieurs, c'est-à-dire pour les logements ou les établissements ferroviaires souterrains.

Monsieur le ministre délégué, que compte faire le Gouvernement pour se saisir enfin de ce sujet et pour que la région Île-de-France, présidée par Valérie Pécresse, pleinement alertée depuis plusieurs années, prenne enfin ce problème au sérieux ? Des investissements dans les métros de Taïwan ou de Corée du Sud ont permis de réduire radicalement et de manière très rapide les émissions. Comptez-vous soutenir des investissements de ce type dans les réseaux ferrés souterrains français ? Pour le groupe Écologiste-NUPES, l'enjeu est immense : il y va de la santé non seulement des agents de ces établissements, mais aussi de celle des usagers des transports franciliens, qui pourront prendre sereinement le métro ou le RER sans risquer leur santé.

Mme la présidente. Monsieur Bayou, il faut laisser le temps au ministre de répondre.

M. Julien Bayou. Je termine donc. Que comptez-vous faire pour mettre en sécurité les salariés qui œuvrent chaque jour dans ces réseaux souterrains pour faire fonctionner un service de transports en commun efficace et indispensable à la transition écologique dans le pays ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la ville et du logement.

M. Olivier Klein, *ministre délégué chargé de la ville et du logement*. La pollution de l'air intérieur est un enjeu de santé publique important qui concerne la population générale, en particulier les personnes les plus fragiles et les personnes exposées du fait de leur activité professionnelle, vous l'avez rappelé. S'agissant de l'exposition des travailleurs dans les réseaux souterrains, l'Anses, saisie par le ministère chargé du travail, avait formulé dès 2015 des recommandations. Cet avis avait été complété en mai 2022 par un autre avis de l'Anses qui souligne que la littérature reste encore très limitée pour tirer des conclusions sur les effets sanitaires liés à l'exposition des usagers à la pollution de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines et qu'il n'est pas possible de définir des valeurs guides de qualité d'air intérieur spécifiques à l'exposition des usagers. L'Agence recommandait enfin le renforcement des dispositifs de surveillance existants.

Concernant l'exposition des usagers, l'Institut national de l'environnement industriel et des risques a élaboré un guide de recommandations pour la réalisation de mesures harmonisées de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires. Ce guide, publié fin 2020, a pour but d'accompagner les opérateurs dans la caractérisation des niveaux de concentration de certains polluants. Pour l'application de ce guide, un comité de pilotage créé par le ministère chargé des transports réunit périodiquement les opérateurs de transports français, ce qui leur permet de partager leurs retours d'expérience. La RATP, ainsi que les autres opérateurs nationaux, ont déjà, pour la plupart, réalisé des mesures sur les quais et des mesures dans les rames, qui sont en train d'être finalisées. Un premier bilan et une version revue du guide sont prévus fin 2023.

Afin de continuer à améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires, les opérateurs fournissent des efforts tant sur les mesures que sur le matériel. D'une part, une surveillance continue est instaurée dans les stations et des capteurs sont installés sur les quais, dans les couloirs et dans les rames : les résultats de ces mesures seront rendus publics. D'autre part, le renouvellement des matériels roulants est accéléré ; des systèmes de freinage électriques qui émettent moins de particules sont utilisés et la ventilation est améliorée grâce à des systèmes de filtration plus performants.