



Note de positionnement pour une politique sanitaire et écologique des transports publics dans la métropole lilloise

Depuis plusieurs années, le service rendu aux usager.e.s des transports publics, et notamment Transpole, se dégrade, tandis que les tarifs augmentent. Il est fréquent que les mots de « sécurité » et de « modernité » soient invoqués pour légitimer ces augmentations de tarifs. Cependant, cette politique, en n'incitant pas les usagers à préférer les transports publics aux transports individuels, contribue à renforcer considérablement la situation d'**insécurité sanitaire liée aux effets de la pollution atmosphérique** et témoigne d'une **vision aveugle par rapport aux enjeux climatiques** que nos sociétés ont et auront à affronter aujourd'hui et dans les années à venir. En ce sens, cette politique est **rétrograde et irresponsable moralement**. A l'heure où les pics de pollution sont de plus en plus fréquents et durables, les responsables politiques pourraient déjà être inquiétés au regard de **la loi sur le délit de non-assistance à personne en danger** (article 223-6 alinéa 2 du Code Pénal), puisqu'on sait aujourd'hui qu' :

- il existe un **péril grave menaçant les personnes**
- un **secours peut être apporté à ces personnes**
- un **secours peut être porté sans risque**.

Le péril grave lié à la pollution atmosphérique est pourtant un fait notoire. En effet, le 11 octobre 2017, la Voix du Nord titrait que la pollution de l'air était « responsable de plus d'un demi-million de morts prématurés par an en Europe ».

La MEL s'est dotée d'un réseau de transport public potentiellement performant du point de vue du climat et de la qualité de l'air, avec deux lignes de métro automatique, une double ligne de tramway, et des lignes de bus fonctionnant au biogaz. Dans la mesure où 80 % du financement des transports publics revient à la Métropole Européenne de Lille, il est légitime que la société civile exige que **cet argent public soit investi au nom d'une politique de sécurité sanitaire et climatique** et non pas au nom d'une politique de rentabilité économique d'entreprises de transports.

Il y a 10 ans, déjà, dans son rapport de janvier 2008, intitulé *Énergies d'avenir en Nord-Pas de Calais: quelles solutions au dérèglement climatique?*, Virage Énergie exposait déjà très clairement **son positionnement sur la nécessité d'une régulation du domaine des transports par les autorités publiques**. Nous maintenons aujourd'hui ce positionnement.

Quelles sont les nuisances liées aux transports en région ?

Les polluants atmosphériques sont des agents chimiques issus de l'activité humaine. Ils sont directement nocifs pour l'homme ou altèrent les conditions de l'environnement dont il dépend.

Aujourd'hui dans les villes, la pollution d'origine industrielle a cédé la place à une pollution plus diffuse et plus proche des populations, liée aux transports.

Les polluants les plus couramment liés aux transports sont:

- le **dioxyde de soufre (SO₂)** (véhicules diesel)
- le **dioxyde et monoxyde d'azote (NO₂, NO, NO_x)** (gaz d'échappement des véhicules)
- le **monoxyde de carbone (CO)** : combustion incomplète des combustibles et carburants (essence, gasoil) dans les gaz d'échappement des véhicules.
- les **Composés Organiques Volatils (COV)** issus des hydrocarbures (gaz d'échappement imbrûlés) et du benzène, introduit dans l'essence depuis quelques années en remplacement du plomb afin d'augmenter le pouvoir antidétonant de l'essence.
- les **Métaux lourds, plomb (Pb)** : véhicules à essence contenant du plomb,
- les Particules fines, ou **Poussières en Suspension (PS)** (moteurs diesel).

La pollution atmosphérique se manifeste à la fois :

- par des effets globaux, essentiellement des **changements climatiques** tels que effet de serre, destruction de la couche d'ozone stratosphérique et pluies acides. Les gaz à effet de serre sont responsables du réchauffement du climat avec ses multiples nuisances de plus en plus visibles : canicules, inondations, sécheresses, modifications des écosystèmes...

La part des transports intervient à hauteur de 26 % pour le CO₂, principal gaz à effet de serre de par la quantité globale émise.

- par des effets locaux tels que l'altération des bâtiments par corrosion et noircissement, **l'altération du domaine minéral naturel (eau, sol, sous-sol), la baisse de rendement et maladies chez les végétaux, les maladies respiratoires et cardio-vasculaires chez les êtres humains.**

Nous respirons en moyenne 15 à 17 m³ d'air par jour et la qualité de l'air a ainsi un impact direct sur la santé humaine, avec des effets multiples :

- le plus souvent, la pollution chimique **altère la fonction respiratoire en engendrant des irritations** (dioxyde de soufre, ozone, poussières en suspension) ou des **maladies respiratoires chroniques** (oxydes d'azote).

- d'autres phénomènes peuvent également se produire, par fixation dans le corps : le monoxyde de carbone **inhibe l'oxygénation des tissus** en se fixant à l'hémoglobine du sang ; le plomb peut provoquer des troubles neurologiques dus au saturnisme. Certains composés organiques volatils (benzène notamment) ont des **effets cancérigènes**.

- de manière globale, la pollution chimique peut rendre l'**appareil respiratoire de sujets fragilisés plus vulnérable à d'autres affections** (patients souffrant d'insuffisance respiratoire, d'affections cardiovasculaires, d'allergies respiratoires, sujets immunodéprimés).

Les coûts de la pollution atmosphérique et le rôle des autorités publiques

En Nord-Pas de Calais, **le coût de la pollution atmosphérique uniquement imputable au trafic routier est estimé entre 365 millions d'euros et 3 320 millions d'euros** selon ce qu'on y inclut : pertes matérielles seules ou aussi de bien-être.

Le vrai coût du transport n'est pas le prix payé a priori. Les transporteurs et automobilistes ne paient pas la pollution qu'ils causent : la désutilité de la pollution provoquée par la production ou consommation n'est pas prise en compte par le marché, c'est un effet externe. Le prix de marché ne couvre qu'un coût privé de production mais pas le **coût social de la pollution : il n'y a plus coïncidence entre profit individuel et bien-être collectif.**

L'État ou les autres autorités publiques, garants du bien-être général et de l'efficacité du marché, doivent intervenir pour empêcher l'apparition du dommage, via la réglementation (normes techniques et droit économique et social).

Selon l'Observatoire Régional de la Santé des Hauts-de-France, on constate que la région est la plus impactée des régions françaises pour ce qui concerne la mortalité liée aux maladies chroniques, avec une surmortalité de 23% par rapport à la moyenne de la France métropolitaine. Et en matière de mortalité prématurée, cette surmortalité est encore plus frappante (37%). **La situation de la MEL paraît légèrement meilleure que la moyenne régionale pour la plupart des données par type d'affection, à l'exception notable des maladies respiratoires.**

Une étude réalisée par l'Institut de veille sanitaire en 2012 sur les grandes agglomérations françaises a permis de réaliser un classement des villes les plus polluées aux particules fines : Marseille arrivait en tête, suivie de **Lille**, Lyon, Nice, Grenoble, Lens-Douai, Paris, Rouen et Strasbourg.

Le Nord – Pas-de-Calais est une des régions françaises les plus concernées par des concentrations significatives de particules en suspension dans l'air. En témoignent les dépassements des valeurs réglementaires, observés ces dernières années dans la région, qui placent la France en situation de contentieux avancé avec l'Europe. D'après les campagnes ponctuelles de mesures réalisées dans la région et la simulation par le LCSQA (Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air), ces dépassements ne sont pas localisés uniquement sur les zones concentrant les sources d'émissions (agglomérations, axes routiers, zones industrielles), mais pourraient concerner l'ensemble de la région, y compris la zone rurale (source APPA).

En 2011, le projet Aphekom, mené dans 12 pays européens et coordonné par l'Institut de veille sanitaire (InVS), révélait qu'en respectant les valeurs guides définies par l'OMS en particules fines (10 µg/m³ en PM_{2,5}), un lillois âgé de 30 ans ou plus, pourrait gagner près de 6 mois d'espérance de vie. En 2016, l'étude EQIS de Santé Publique France évalue les bénéfices sanitaires attendus d'une amélioration de la qualité de l'air en Hauts-de-France à un gain d'espérance de vie à 30 ans de l'ordre de 11 à 16 mois.

Le droit de respirer un air pur qui ne nuise pas à la santé est inscrit dans la loi depuis 1996 (Loi sur l'Air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie). **La MEL doit en garantir l'exercice à ses habitants et assumer son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014. Il lui incombe également d'articuler ses politiques au**

regard du plan air climat énergie territorial au titre de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, qui stipule, notamment, que la politique énergétique "préserve la santé humaine et l'environnement, en particulier en luttant contre l'aggravation de l'effet de serre et contre les risques industriels majeurs, en réduisant l'exposition des citoyens à la pollution de l'air et en garantissant la sûreté nucléaire".

En ce sens, **les transports publics devraient proposer la gratuité systématique lors des pics de pollution** et travailler à une **véritable attractivité des tarifs et des services** qu'ils proposent aux usagers.

Contact :

Virage Energie

03.20.29.48.15

contact@virage-energie.org