

Marseille



# L'air du métro irrespirable ?

► La CFDT dénonce la concentration de particules fines et l'impact sur la santé des employés. La RTM a lancé une enquête. ► Par ailleurs, le métro marseillais fait partie d'une étude mondiale pour détecter le panel de microbes avec lequel nous vivons au quotidien



/ PHOTO DAVID ROSSI

Plus forte en sous-sol qu'à l'extérieur, la concentration en particules fines alarme les agents. Ils veulent changer la loi

Quand ils se mouchent, les gars nous le disent : c'est noir. Et leurs vêtements, à la fin de la journée, idem. Les "gars" dont parle Patrick Rossi ne sont pas mineurs de fond. Juste ses collègues de la RTM. Agents de maintenance, conducteurs, personnels de stations ne voient pas "par quel miracle" ils ne seraient pas lourdement exposés à la pollution aux particules fines en suspension dans les boyaux du métro. Un fléau responsable de pathologies respiratoires et cardiovasculaires provoquant la mort de 48 000 personnes chaque année en France. Mais combien en sous-sol ?

Depuis une étude menée par Atmo Paca en 2010, à la demande de la Régie, elle-même pressée de longue date par la CFDT RTM, il n'y a plus de doute : la concentration en PM10 et PM2,5 - les déléteurs particules fines, capables d'entrer dans notre système respiratoire et sanguin - est, dans le métro, deux voire trois fois supérieure aux taux déjà très élevés (1) constatés à l'extérieur. "Si l'on atteignait ces seuils dans la rue, le préfet déclencherait le branle-bas de combat !", s'étrangle Patrick Rossi, délégué syndical CFDT. Dans son rapport de 2015, l'Agence nationale en charge de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de

l'environnement et du travail concluait effectivement à "l'existence d'un vrai risque sanitaire respiratoire et cardiovasculaire lié à l'exposition chronique des travailleurs aux particules de l'air des enceintes ferroviaires souterraines".

Or, pour les agents des réseaux, c'est toujours l'article R.4422-10 du Code du travail qui régit les valeurs limites d'exposition à ces microparticules : il stipule que "l'atmosphère inhalée par un travailleur, évaluée sur une période de huit heures", ne doit pas dépasser "une concentration de 5000 µg/m³ d'air". Patrick Rossi enrage : "On dit donc qu'un agent du métro peut être exposé, légalement, à un air cent fois plus pollué qu'un simple usager !" (2). Pour abroger cet article "injuste", la CFDT Transport, sur la base d'un dossier élaboré par sa branche marseillaise, et désormais entre les mains du cabinet Teissonnière, Topaloff, Lafforgue et Andreu, avocats connus pour défendre déjà le Comité amiante, a donc attaqué... l'État. "Le Conseil d'État devrait examiner notre requête en novembre", escompte le syndicaliste qui voit, au-delà, une façon d'inscrire l'exposition à la pollution comme un facteur de pénibilité.

Localement, la CFDT a aussi saisi la Carat Sud-Est : ses ingénieurs ont équipé des

agents de la RTM (conducteurs, maintenance, etc.) de capteurs afin de "mesurer la qualité de l'air pendant toute la durée de leur temps de travail". Les résultats de cette enquête seront dévoilés en comité

**"Quand les agents se mouchent, c'est noir..."**

PATRICK ROSSI, DÉLÉGUÉ CFDT À LA RTM

d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail "dans quelques jours". Ceci à la satisfaction de Patrick Rossi : "Les normes actuelles, derrière lesquelles la RTM peut se retrancher, ne sont plus en adéquation avec nos nouvelles connaissances, pose-t-il. Ce problème reste une bombe sanitaire."

"À l'évidence, la situation n'est pas bonne dans le métro marseillais", concède Dominique Robin, directeur d'Air Paca. Il en sait quelque chose : depuis quelques semaines, discrètement et toujours à la demande de la RTM, cet organisme est revenu mesurer le fond de l'air "respiré par les usagers", dans les stations Saint-Charles et Castellane. Des sortes "d'aspirateurs à air" ont été positionnés, tandis que des

capteurs voyagent sur le réseau avec les techniciens d'Air Paca.

Ce qu'ils traquent ? La concentration et la taille des particules, des métaux, etc. Ceux-ci sont essentiellement produits par les rames en circulation, l'usure de leurs freins. "Nous avons donc recommandé un nettoyage des quais de façon plus régulière, afin d'éviter leur accumulation", remarque Dominique Robin. Patrick Rossi, à la CFDT, estime que sa "maison a désormais pris conscience du risque". Elle aurait ainsi engagé pour "1 million d'euros de travaux", afin, notamment de poser des filtres plus performants ou d'électrifier le réseau. "Dans les tunnels, la nuit, on utilisait jusqu'ici des compresseurs diesel très polluants, il a fallu installer tout un réseau de prises", précise le syndicaliste.

Le sujet, cependant, reste éminemment sensible à la Régie : malgré nos multiples relances, sa direction a refusé de s'exprimer, tant sur les études menées actuellement que sur sa politique de prévention des risques.

Delphine TANGUY  
dtanguy@laprovence-presse.fr

(1) Marseille est considérée comme la ville la plus polluée de France. (2) La valeur recommandée pour les usagers est de 40 µg/m³ d'air en moyenne annuelle.

## Les conducteurs plus exposés

Un rapport de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), publié en 2015, a souligné que dans les métros français, la concentration en PM10 se situait "entre 70 et 120 µg par m³ d'air en moyenne sur 24 heures", avec des pics critiques sur une heure de 1000 µg/m³. Dehors, celle-ci varie de 25 à 30 µg/m³ ! Différentes des particules extérieures, issues de la combustion, celles du métro semblent "cependant au moins aussi toxiques à court terme que les particules de l'air ambiant extérieur", a souligné l'Anses. Les personnels les plus exposés semblent les conducteurs et les agents de maintenance.