La pollution n'épargne pas les gares

Airparif, qui mène une étude dans deux stations parisiennes, confirme la présence de particules fines dans l'air des souterrains de nos transports en commun. Si les taux sont élevés, ces polluants seraient moins nocifs qu'à l'extérieur.

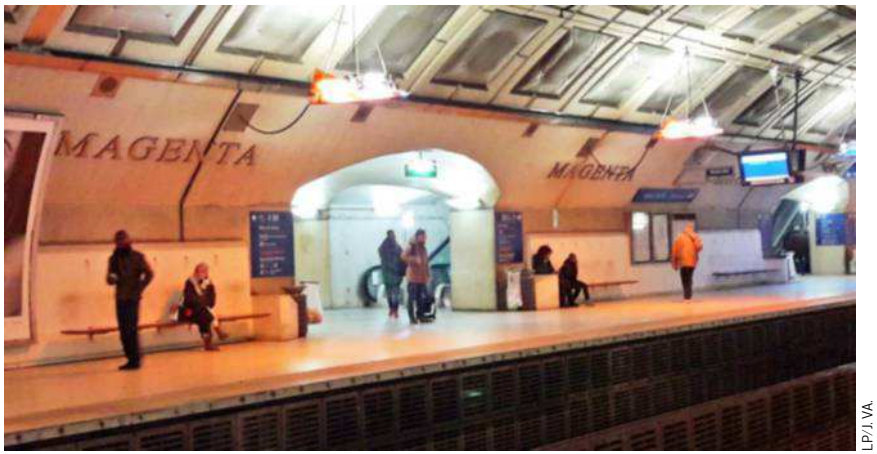
PAR JILA VAROQUIER

Elles sont décidément partout. Les particules fines, en grand nombre lors des épisodes de pollution de décembre, n'occupent pas que les rues de la métropole parisienne mais aussi les souterrains des transports en commun. C'est ce que confirment les premiers résultats d'une étude que mène Airparif, l'association chargée de la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, et la SNCF.

Depuis septembre, deux gares ont été équipées de capteurs fixes : Magenta (RER E) et Saint-Michel Notre-Dame (RER C). Des campagnes de mesure de trois semaines vont aussi être menées dans 25 autres stations d'Ile-de-France, comme à Austerlitz ou Haussman-Saint-Lazare,

Et ces premières mesures livrent déjà quelques résultats : les taux de particules PM 10 et PM 2,5 responsables de maladies cardiovasculaires et respiratoires, y sont particulièrement élevés, comme l'avaient déjà esquissé des sondages menés sur les quais de la RATP en 2010. Ces sortes de poussière sont libérées lors du freinage, puis se déposent et se soulèvent au gré des arrivés et départs des rames, en profitant pour passer par quelques voies respiratoires humaines.

A Saint-Michel, on note près de 40 µg/m³ de PM 2,5 et plus de 110 µg/m³ de PM 10. Des taux supérieurs aux recommandations de l'Organisation mondiale (OMS) pour la santé qui fixe l'exposition respectivement à 25 µg/m³ et 50 µg/m³ en moyenne sur 24 heures.



LP/J.VA.

Paris (IXe), hier. La gare de Magenta, sur la ligne E du RER, accueille une station de mesure permanente de la qualité de l'air. Les taux de pollution relevés y sont supérieurs aux normes de l'OMS.

> **C'EST UNE ALERTE. IL VA FALLOIR AGIR PARCE QU'ON SAIT MAINTENANT QU'IL Y A UN RISQUE SANITAIRE**
> CHARLOTTE SONGEUR, INGÉNIEUR À AIRPARIF

« Nous nous attendions à ces niveaux, il n'y a pas de grosse surprise, commente Charlotte Songeur, d'Airparif. Ce sont des taux similaires à ce que respirent les automobilistes dans les tunnels routiers avec toutefois les autres polluants en moins. » Le dioxyde d'azote par exemple, est moins présent près des trains qu'à proximité des axes routiers. Autre différence avec l'air extérieur : la taille des particules PM 10, ici plus larges : « Plus elles sont grosses, moins elles pénètrent loin dans le système respiratoire. Et donc, moins elles sont dangereuses », poursuit l'ingénieur.

Paul Cordonnier, médecin généraliste du réseau Environnement Santé, ne s'alarme pas non plus : « Bien sûr qu'on peut continuer à prendre les transports. Mais c'est une alerte. Et il va falloir agir parce qu'on sait qu'il y a un risque sanitaire, le plus préoccupant étant évidemment la situation de ceux qui travaillent dans les souterrains ».

Avec cette étude, SNCF et Airparif espèrent justement évaluer les différences de pollution en fonction de la typologie des gares – profondeur, gare extérieure ou intérieure, ventilation – et des types de rames ou de rails. « Et ainsi adapter les matériels », poursuit Charlotte Songeur. Sans en donner encore le détail, la SNCF confie d'ailleurs que « la R & D (*NDLR : recherche et développement*) travaille déjà sur des nouvelles méthodes de freinage, sur les matières roue/frein, et sur de nouvelles ventilations saisonnières en souterrain ».

Pour voir les relevés en direct : www.airparif.asso.fr/pollution/air-interieur-gare#direct

CONTACT

Une question, une info ? Notre adresse : www.leparisien.fr/transportsIDF