

L'air irrespirable des travailleurs du métro parisien

Les concentrations en particules fines dépassent nettement celles mesurées dans l'air extérieur

Respirez dans les tunnels du métro et du RER nuit gravement à la santé ! Le tract détourne les messages de santé publique qui barrent les paquets de cigarettes. Il doit être distribué massivement gare du Nord, à Paris, vendredi 15 septembre, à l'heure où les Franciliens partent au travail. « Le 28 juin, entre 17 heures et 18 heures, vous avez respiré 380 µg/m³ de PM₁₀ [380 microgrammes de particules fines d'un diamètre inférieur à dix micromètres par mètre cube d'air] à la station Les Halles », alerte le document rédigé par la Fédération générale des transports-environnement (FGTE) de la CFDT, à la veille de la Journée du transport public dont l'édition 2017 a pour slogan « Choisir les transports publics, c'est préserver l'air que vous respirez ».

L'organisation syndicale aurait aussi pu citer en exemple le 27 juin, quand des concentrations similaires de particules fines ont été mesurées à la même station sur la ligne 4 du métro entre 15 heures et 16 heures, ou encore le 4 juillet avec un pic à 438 µg/m³ entre 19 heures et 20 heures. Ces chiffres sont issus du réseau Squales de la RATP pour la surveillance de la qualité de l'air de l'environnement souterrain, qui relève heure par heure les principaux polluants dans deux stations de métro (Châtelet-Les Halles et Franklin-D. Roosevelt) et une gare RER (Auber).

Cumulées sur une journée, ces concentrations dépassent largement les valeurs limites (50 µg/m³ en moyenne journalière) en vigueur pour l'air extérieur, et rappellent ce qui ne va pas forcément de soi : l'air est plus pollué dans le métro que dans les rues de la capitale. A titre de comparaison, la station d'Airparif, l'association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France, installée près de Châtelet-Les Halles, ne mesurerait que 27 g/m³ de PM₁₀ en surface le 4 juillet entre 19 et 20 heures.

Outre les usagers, ce sont d'abord les personnes qui travaillent dans le métro qui sont exposées. Selon les relevés de Squales, les concentrations de PM₁₀ ont dépassé les 1000 µg/m³ le 31 mai entre 2 et 3 heures à la station Châtelet, et le 26 juin entre 3 et 4 heures à Auber. Ces pics correspondent à des travaux de nuits dans les tunnels.

« La pollution aux particules tue chaque année 46 000 personnes en France. Chaque jour, nous sommes exposés à des taux mortels. Et ce, dans la plus grande indifférence des entreprises et des pouvoirs publics », dénonce Patrick Rossi, secrétaire de la FGTE et responsable de la santé au travail.

Conducteur de métro à Marseille, Patrick Rossi regrette qu'il soit « légalement autorisé que les salariés des transports puissent respirer un air cent fois plus pollué qu'un simple citoyen ». Car la directive européenne sur la qualité de l'air, transposée dans le code de l'environnement, qui limite à 50 µg/m³ en moyenne journalière l'exposition aux PM₁₀, ne s'applique pas aux salariés qui travaillent dans les tunnels. C'est le code du travail, en son article R.4222-10, qui fixe la valeur limite d'exposition professionnelle (VLEP) à 5 000 µg/m³ pour les poussières alvéolaires sur une période de huit heures.

« Risque cardio-vasculaire »

La FGTE-CFDT demande l'abrogation de cet article et l'application des plafonds de pollution en vigueur pour la population générale. En septembre 2015, elle avait saisi le Conseil d'Etat en ce sens. La haute juridiction a rejeté la requête de l'organisation syndicale, qui envisage de saisir de nouveau le Conseil d'Etat d'ici à la fin de l'année, ce dernier, dans un arrêt rendu le 12 juillet, ayant enjoint au gouvernement d'agir pour ramener les concentrations de PM₁₀ dans l'air extérieur au-dessous des limites autorisées.

Entre-temps, elle espère que l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) aura clos son « expertise relative à la révision des valeurs limites d'exposition professionnelle pour les poussières réputées sans effets spécifiques ». Les conclusions de la première phase sont attendues au plus tôt à la fin de l'année.

Il y a deux ans, l'Anses avait émis un avis relatif à « la pollution chimique de l'air des enceintes des transports ferroviaires souterrains et les risques sanitaires associés chez les travailleurs », dans lequel elle suggérait de réviser la VLEP. L'expertise montre que les concentrations en PM₁₀ (et PM_{2,5}) des enceintes ferroviaires souterraines (EFS) sont « nettement supérieures à celles mesurées dans l'air



Travaux nocturnes près de la station Laumière, dans le nord-est de Paris, en 2013. FRANÇOIS GUILLOT/AFP

extérieur, même en proximité du trafic routier », et conclut à « l'existence d'un risque sanitaire respiratoire et cardio-vasculaire lié à l'exposition chronique des travailleurs aux particules de l'air des EFS ».

Environ 28 000 personnes, dont plus de 26 000 en Ile-de-France (80 % sont salariées à la RATP et 20 % à la SNCF), travaillent régulièrement dans les EFS. Conducteurs, agents de recette et de contrôle mais aussi policiers et commerçants sont concernés. L'Anses précise que les travailleurs chargés de la maintenance des infrastructures (environ 8 000 personnes) sont « vraisemblablement les plus intensément exposés aux particules fines » et que « les rares données disponibles pour cette catégorie montrent notamment des niveaux importants d'exposition aux émissions de motrices diesel » lors des interventions entre 2 et 5 heures.

La source majeure de ces particules – riches en fer et en carbone – est l'usure des matériaux

La directive européenne sur la qualité de l'air ne s'applique pas aux salariés des tunnels

par la friction frein-roue, le contact roue-rail et celui entre le matériel roulant et le système d'alimentation électrique. Elles sont « au moins aussi toxiques à court terme que les particules de l'air ambiant extérieur », note l'Anses, qui émet une batterie de recommandations pour réduire l'exposition des travailleurs.

A la RATP, on explique que l'entreprise n'a pas attendu l'avis de l'Anses pour agir. « Sur la ventilation, nous avons mis en place des plans d'actions depuis les années 1970 et des programmes de renforcement et de renouvellement sont

en cours pour 2016-2020 avec un budget de 45 millions d'euros. Aujourd'hui, nous avons environ quarante renouvellements d'air par heure dans nos réseaux », détaille Sophie Mazoué, la responsable de l'environnement à la RATP.

« Etudes rassurantes »

Les motrices diesel pointées par l'Anses ? « Il y a une politique d'éradication totale du diesel, répond M^{me} Mazoué. Il n'y en a plus sur le métro et d'ici deux ans, ce sera pareil sur le RER. » Sur le freinage aussi, la RATP, qui vient de le faire avec le RER A, étend progressivement son « programme de passage à l'électrique et de renouvellement du matériel roulant » à l'ensemble des lignes.

Sophie Mazoué précise que la RATP poursuit une étude sur la mortalité de ses salariés commencée en 2002 avec Santé publique France sur la période 1980-1999 et reconduite sur 2000-2012. « Nous n'avons pas encore les résultats de

la seconde phase mais les résultats de la première cohorte montrent une sous-mortalité globale de 13 % par rapport à la population d'Ile-de-France », relève M^{me} Mazoué. « Ces études sont assez rassurantes mais nous restons prudents et poursuivons nos recherches », conclut la responsable de la RATP, qui rappelle que « les niveaux d'exposition aux particules sont en baisse et respectent tous les valeurs réglementaires ».

En juin, Patrick Rossi a écrit au ministre de la transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, pour lui demander la révision de ces valeurs comme le suggère l'Anses, ainsi que la reconnaissance de la pollution aux PM₁₀ comme un facteur de pénibilité. « Il ne m'a même pas répondu », déplore le syndicaliste, qui dresse un parallèle : « Il y a un déni des pouvoirs publics, comme avec l'amiante. On sait qu'il y a des dégâts humains mais on ne fait rien. » ■

STÉPHANE MANDARD