



Le périph : un scandale sanitaire



Un demi-million de personnes qui vivent de part et d'autre

La 1ère autoroute urbaine d'Europe empruntée chaque jour par 1 million de véhicules, dont 80% avec une seule personne à bord

Des habitants parmi les plus pauvres du Grand Paris (les immeubles le bordant sont pour 40% des logements sociaux)

Toutes et tous exposés à une pollution atmosphérique et sonore qui tue et rend malade avec des enfants particulièrement à risque

Une chance

L'écologie ne manque pas de défis à relever. Mais celui-ci, à l'échelle de notre pays, est essentiel: il s'agit de prendre en compte les premiers concernés. A savoir: les habitants des quartiers populaires. Jusque-là, la lutte contre le dérèglement climatique et la destruction du vivant a malheureusement tendance à se faire sans eux. Pourtant, c'est tout à fait un sujet «pour» eux. Bétonnées, les banlieues françaises subissent de plein fouet les épisodes de très fortes chaleurs. On y meurt plus qu'ailleurs lors des canicules. L'hiver, dans les passagers thermiques des bâtiments non rénovés, c'est la facture d'électricité qui explose. On y respire les particules fines de la périphérie des grandes villes industrielles, des usines classées Seveso, donc dangereuses, et des autoroutes. C'est dans ces territoires et chez leurs habitants que les inégalités climatiques rencontrent les inégalités sociales, les rendant particulièrement vulnérables. Et pourtant, l'écologie ne réussit pas à être un sujet concernant pour la majorité des habitants de ces villes. Elle peut sembler trop éloignée des préoccupations matérielles de court terme. Paternaliste parfois, avec ses injonctions aux «petits gestes». Injuste, quand la sobriété est avant tout subie par ceux dont l'empreinte carbone est déjà bien inférieure à celle des classes les plus aisées. Alors comment proposer une écologie réellement populaire? Il y a urgence à la penser autrement. Avec, et pour, les moins privilégiés. D'en finir avec la vérité d'une écologie faite par des élites. Pour sortir de la défiance, il faut aussi proposer un projet qui redonne du pouvoir. L'écologie peut émanciper. Économiquement, en formant la jeunesse aux opportunités de demain. Ou en baissant la facture des ménages pour l'énergie et les transports. Politiquement surtout, en construisant les bases d'une société plus juste et soutenable. Avant toute chose: l'écologie populaire est une chance. C'est justement parce que ces quartiers cumulent toutes les difficultés que les solutions qui en naîtront seront à la hauteur de l'enjeu qui nous concerne tous.

LAUREN PROVOST

Par **NINA GUÉRINEAU DE LAMÉRIE**
Dessin **NICOLAS RIDOU**

Le couple est venu admirer les premiers signes du printemps. Ce 14 mars, au milieu du jardin Frida Kahlo, dans le XX^e arrondissement de Paris, l'envole des pétales blancs d'un amblanchier invite à la flânerie. «C'est beau, hein?» sourit Martine. La retraitée n'habite pas très loin d'ici. Après quelques minutes de discussion sur un banc, l'instant contemplatif est gâché. La gorge qui gratte, le nez qui pique. Le mal de crâne. Elle propose en haussant le son de sa voix: «Ça sent mauvais, on s'éloigne un peu?» La cause de cette soudaine migraine? Les vapeurs polluées qui s'échappent du périphérique parisien, situé pile en dessous du terrain boisé et de son skatepark. Chaque jour, 1,2 million d'automobilistes empruntent l'autoroute urbaine, longue de 35 kilomètres et dont la largeur atteint jusqu'à dix voies par endroits. Une circulation ultradense aux conséquences mortelles: en Ile-de-France, 7900 décès prématurés sont imputables chaque année à la pollution de l'air. Soit un décès sur dix ou l'équivalent de dix mois de perte d'espérance de vie pour un adulte.

En tant que source principale d'empoisonnement de l'oxygène des Franciliens, l'anneau urbain est un «scandale sanitaire», affirme Dan Lert, adjoint à la transition écologique à la mairie de Paris. 550 000 personnes, résidant des deux côtés du périph, sont quotidiennement surexposées à des concentrations très élevées de dioxyde d'azote et de particules fines. «Sur toute l'Ile-de-France on dépasse les seuils recommandés par l'OMS [Organisation mondiale de la santé]: 10 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle. Mais c'est à proximité du périphérique qu'on enregistre les plus hauts niveaux. La teneur en dioxyde d'azote y dépasse au moins d'un facteur 4», résume Antoine Trouche, ingénieur à Air-Parif, organisme qui surveille la qualité de l'air de la région.

«On a du mal à respirer»
Cet air vicié, parfume au carburant, «étouffe» littéralement les riverains. Françoise, 63 ans, loge dans le quartier Python-Duvernois (XX^e arrondissement), près de l'échangeur de Bagnot. Son immeuble est collé au périphérique. «Quand je travaillais encore, je parlais à 7 heures. On sentait déjà l'essence», raconte-t-elle, appuyée sur son chariot de course. L'appartement de Pascal, lui, se trouve à quelques mètres de là, près du square Séverine, un espace de jeu pour enfants entouré de langues de bétons au trafic incessant.

POLLUTION DU PÉRIPH

LES FRANCILIENS SORTENT LES GRIEFS

Dans la capitale et en proche banlieue, les habitants s'inquiètent des conséquences néfastes pour la santé de la pollution générée par l'axe urbain. Des nuisances qui appellent une transformation accélérée de l'anneau routier.

«Il y a des périodes où on a du mal à respirer», raconte l'employé d'un gymnase. Parfois, «quand on ne voit plus les deux tours Mercuriales», il garde ses fenêtres fermées toute la journée. «Il y a une sorte de brume. On sent immédiatement qu'il y a quelque chose qui ne va pas», relate-t-il. De fait, cette légère couche grise est dangereuse. Respirer à trop fortes doses, un air pollué aggrave le risque de survenue et l'intensité de crises d'asthme, de maladies pulmonaires, de cancers et diminue la fonction respiratoire, d'après des études de l'OMS. De plus, les particules fines sont suffisamment petites pour venir se loger «dans les poumons et le sang. Elles affectent tout l'appareil cardiovasculaire [risques d'AVC, d'attaque cérébrale, ndlr], augmente la probabilité de diabète, entraîne des baisses de fertilité et de faible poids à la naissance. Elles peuvent aussi remonter jusqu'au cerveau et agir sur l'apparition des maladies de Parkinson et d'Alzheimer», détaille Antoine Trouche. Tous les «résidents» du périph rencontrent par Libé se plaignent aussi du bruit. Ceux-ci décrivent un per-

pétuel fond sonore, ponctué des bruyantes sirènes des pompiers et de la police, des klaxons, des accélérations des voitures, du rugissement des motos... A cela s'ajoute souvent le vacarme des travaux d'aménagements réalisés le long de la ceinture urbaine. Dans un récent avis sur le projet d'aménagement du quartier Python-Duvernois, la mission régionale d'autorité environnementale écrit que la zone «est exposée à des niveaux sonores élevés. [...] En bordure du périphérique», le niveau atteint «73 décibels» en journée et descend à peine à «71 décibels» la nuit. Selon Bruitparif, organisme frère d'Airparif, au-delà de 65 décibels, les nuisances sonores sont considérées comme «néfastes». Elles deviennent nocives après les 70 décibels, provoquant des troubles du sommeil, des systèmes endocrinien, cardiovasculaire et immunitaire. Mais aussi des troubles cognitifs et psychologiques.

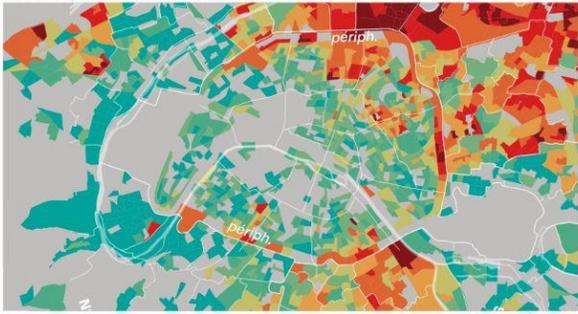
A Paris, si les plus aisés sont confrontés à ces nuisances (parce que vivant à côté de grands boulevards), ce sont bien les quartiers populaires qui restent en première ligne et en subissent ces terribles consé-

quences. Bâti à toute vitesse après la Seconde Guerre mondiale, la majorité des logements sociaux de la capitale – et plus particulièrement dans l'Est parisien – se trouvent le long de l'autoroute urbaine, indique la dernière cartographie du logement social de l'Atelier parisien d'urbanisme. «À l'époque, il y avait une logique d'accès au foncier. Les terrains proches du périphérique étaient les plus abordables, mais aussi les plus exposés à des risques environnementaux», explique Quentin Ramond, sociologue au Centre de recherche sur les inégalités sociales de Sciences-Po. Ceux qui y habitent ne sont pas les plus riches. Cela va des catégories populaires aux classes moyennes inférieures. «La mission régionale d'autorité environnementale estime que les habitants du quartier Python-Duvernois accumulent de nombreuses «fragilités socio-économiques: la quasi-totalité [des logements présentent] de forts taux de suroccupation, de pauvreté et de familles monoparentales». L'avis met aussi en évidence «une offre de soins très pauvre et des problématiques spécifiques de santé,

Périphérique Les plus pauvres, premières victimes de la pollution

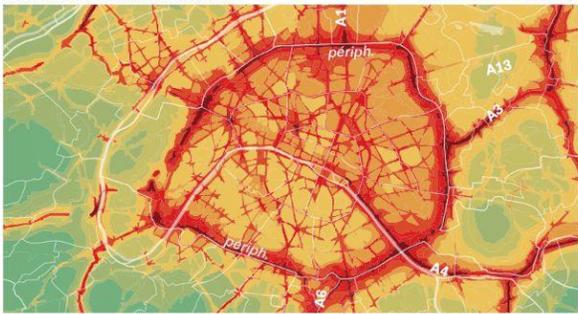
Le taux de pauvreté

Part des ménages vivant avec moins de 60 % du niveau de vie médian



La pollution atmosphérique

Dioxyde d'azote NO2, moyenne annuelle (µg/m³)



La pollution sonore

Niveau de bruit en décibel (Lden dB(A))



en particulier des troubles de santé mentale et de surpoids chez les enfants».

Peu d'espaces verts

En raison de ces vulnérabilités, les populations précaires sont moins armées pour combattre les effets de la pollution de l'air. «On a l'impression à tort que la pollution de l'air touche tout le monde de la même manière mais c'est faux. Les admissions aux urgences pour asthme et bronchite sont plus fréquentes chez les enfants pauvres», rappelle Jodie Soret, responsable chez Unicef France, à l'origine d'une étude précurseur sur le sujet. Tout au long de leur vie, les foyers modestes sont exposés à un nombre important de menaces pour leur santé: une mauvaise alimentation, des logements à l'état dégradé, l'incapacité de se mettre au vert le week-end. «Même le peu d'espaces verts auxquels les résidents du périph ont accès ne ressemblent pas à des oasis d'air pur. «L'école est polluée, les parcs sont pollués. C'est inquiétant», s'alarme Asia, devant l'école primaire Le Vau (XX^e arrondissement), dont la cour donne directement sur la ceinture urbaine. Son fils de 9 ans est asthmatique. Né grand prématuré, «il est très fragile. Lorsqu'on va à la mer ou à la montagne, on sent la différence. Quand on revient ici, il fait plus de crises». Un peu plus au sud, vers la Porte de Montreuil, des collégiens jouent au football dans un stade. Poumons grands ouverts, ils font des passes, des tirs au but. Au fond, seuls des murs de béton les séparent du trafic routier. Cela n'inquiète pas leur professeur d'EPS. «On ne sent pas trop. Mais c'est vrai que quand je rentre chez moi, j'ai la peau rouge et sèche», reconnaît-il. Ces inégalités environnementales et sanitaires sont prises à bras-le-corps, jure-t-on à la mairie de Paris, qui s'attaque depuis quelques années à transformer l'anneau urbain. Aménagements des portes entre banlieues et capitale, installation de murs antibruit, végétalisation, renforcement des mobilités douces, mise en place d'une zone de non-constructibilité de 25 mètres... Un jour, l'autoroute urbaine sera «un boulevard urbain apaisé et moins polluant. C'est une question de justice sociale» et de lutte contre le réchauffement climatique, soutient Dan Lert. Un immense chantier alors que la bagnole règne encore en maître sur tous les autres modes de transport et que le trafic routier représente 47% des émissions de CO₂ parisiennes. Deux mesures phares sont attendues en septembre pour accélérer cette transition: l'instauration d'une voie de covoiturage et l'abaissement de la vitesse de circulation à 50 km/h. «80% des voitures circulent avec une seule personne à bord», déplore l'adjoint. La voie de covoiturage pourrait retirer près de 10% des véhicules, soit

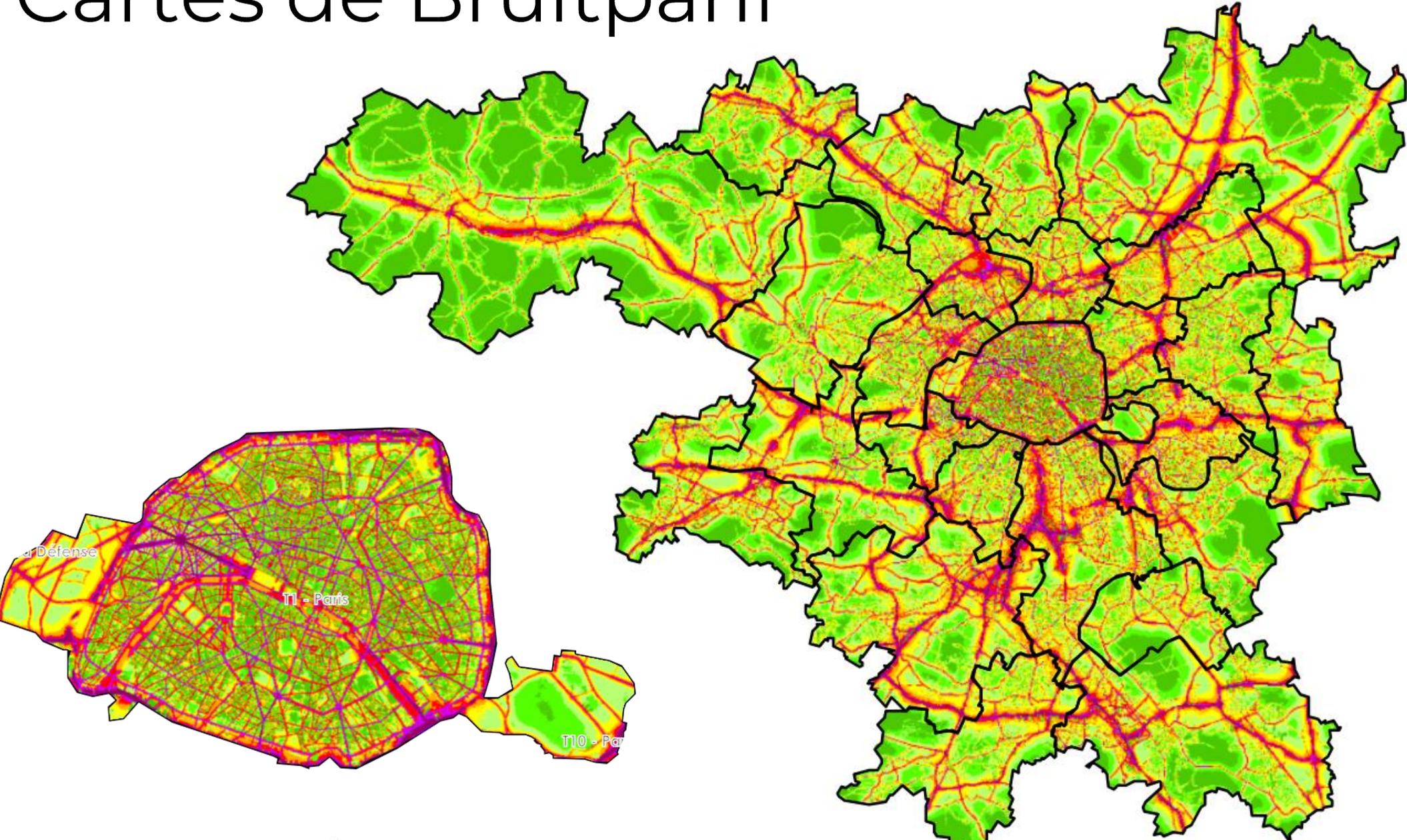
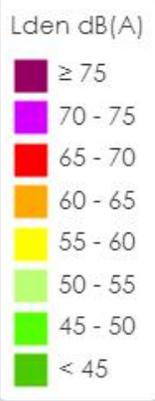
100 000 en moins par jour. Et de préciser face aux levées de boucliers des automobilistes, de la région et du gouvernement, que «l'abaissement de la vitesse est nécessaire pour mettre en place la voie de covoiturage. Cela permettra les croisements et évitera le freinage et l'accélération des voitures», qui sont aussi des facteurs de pollution de l'air.

lots de fraîcheur

Si la projection est belle, la réalité est un peu plus nuancée. Porte de Montreuil, un projet porté par la mairie de Paris et le promoteur Nexity depuis 2019 menaçait les rares lots de fraîcheur végétale dans un lieu complètement bétonné et pensé pour le tout voiture. Côté Montreuil, le long du périphérique, 76 arbres ont déjà été abattus. A leur place, des bureaux devraient prochainement sortir de terre. Le verger du rond-point, ses bourdonnements, ses oiseaux et sa prairie devraient aussi bientôt disparaître au profit d'une place dallée. «La nature autour du périphérique est précieuse. Ce sont des zones de pleine terre, avec des arbres aussi vieux que le boulevard. C'est le plus grand espace boisé de Paris, et donc un puits de carbone très important pour résister l'été aux canicules, surtout dans ce quartier densément peuplé et populaire. C'est une barrière face à la pollution aux particules fines», souligne Nicolas, bénévole à Greenpeace Paris. A ces critères, Antoine Albert, adjoint EE-LV à la mairie du XX^e arrondissement, rétorque que le projet a été revu à la baisse, «de 52 000 m² prévus à 26 000», et que le verger sera transplanté. «Les transplantations d'arbres, surtout des fruitiers, sont hasardeuses», balaise Manon (1), militante écologique montreuilloise. «Il y a un vrai impensé sur comment on essaie de requalifier les portes et autour du périphérique. Aujourd'hui, ce sont des délaisés urbains et cela laisse penser qu'on ne s'intéresse pas aux gens qui y vivent. Il faut répondre à cette urgence en traitant le problème à la source. Il faut transformer le périphérique main dans la main avec les camarades des villes de l'autre côté», soutient Antoine Albert. Un discours que partage Jodie Soret: «On ne peut pas fermer des écoles, déplacer des équipements sportifs, des parcs, obliger les gens à fermer leurs fenêtres à cause de la pollution de l'air. A un moment, il va peut-être falloir réduire, déplacer, changer les voitures. Et plus vite que ce qu'on est en train de faire. Ce qu'il faut vraiment se demander, c'est: est-ce qu'on fait de ces flux constants de voitures?» Une question sur laquelle avance à tâtons la municipalité parisienne tellement la tâche reste énorme et les fils (environnementaux et socio-économiques) complexes à démêler. ◀

(1) Le prénom a été modifié.

Cartes de Bruitparif

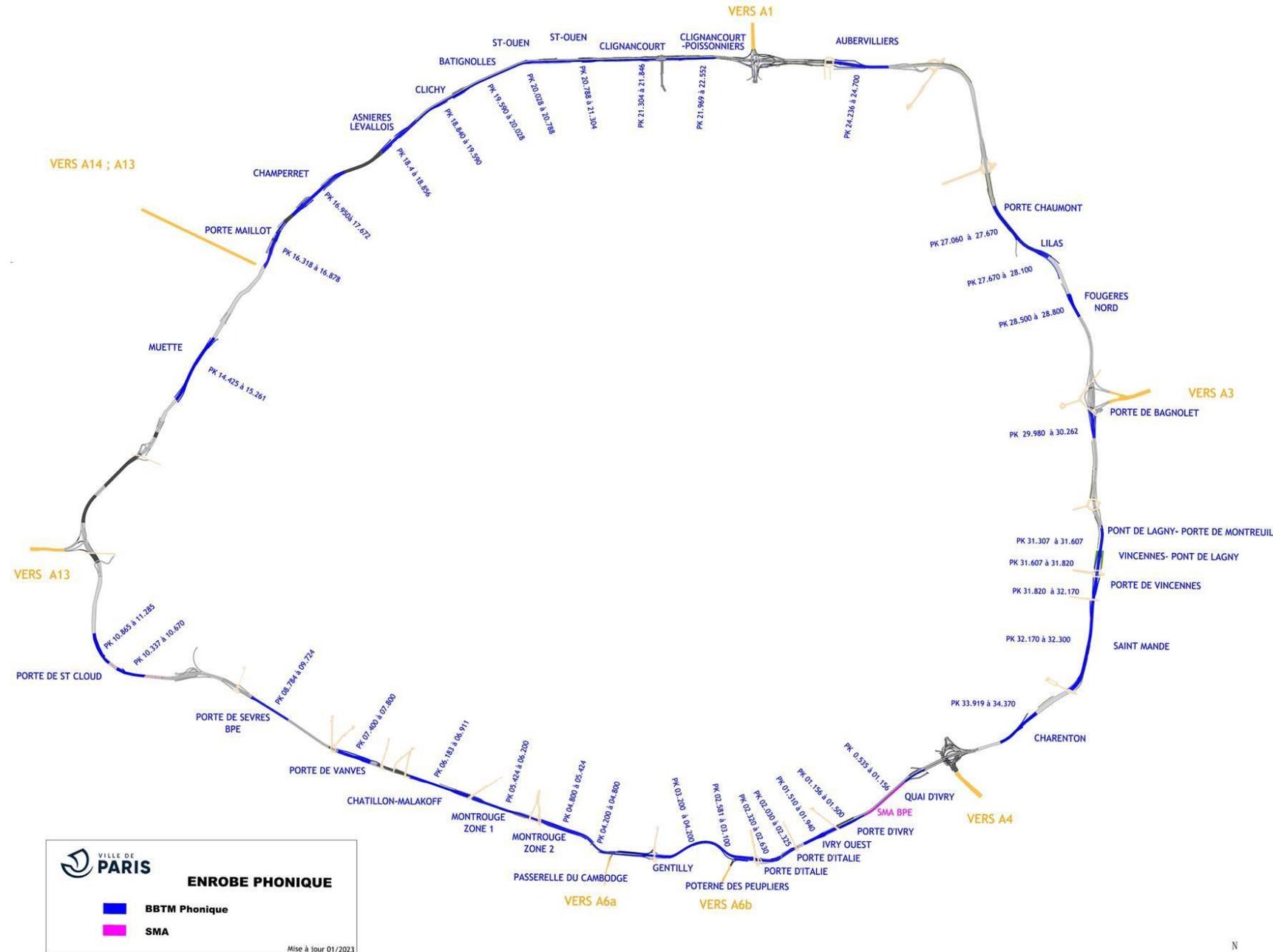


Les enrobés phoniques

+ de 50% d'enrobé

Réduction de 2,4 à 4,4 dB (équivalent à retirer 40% à 60% du trafic)

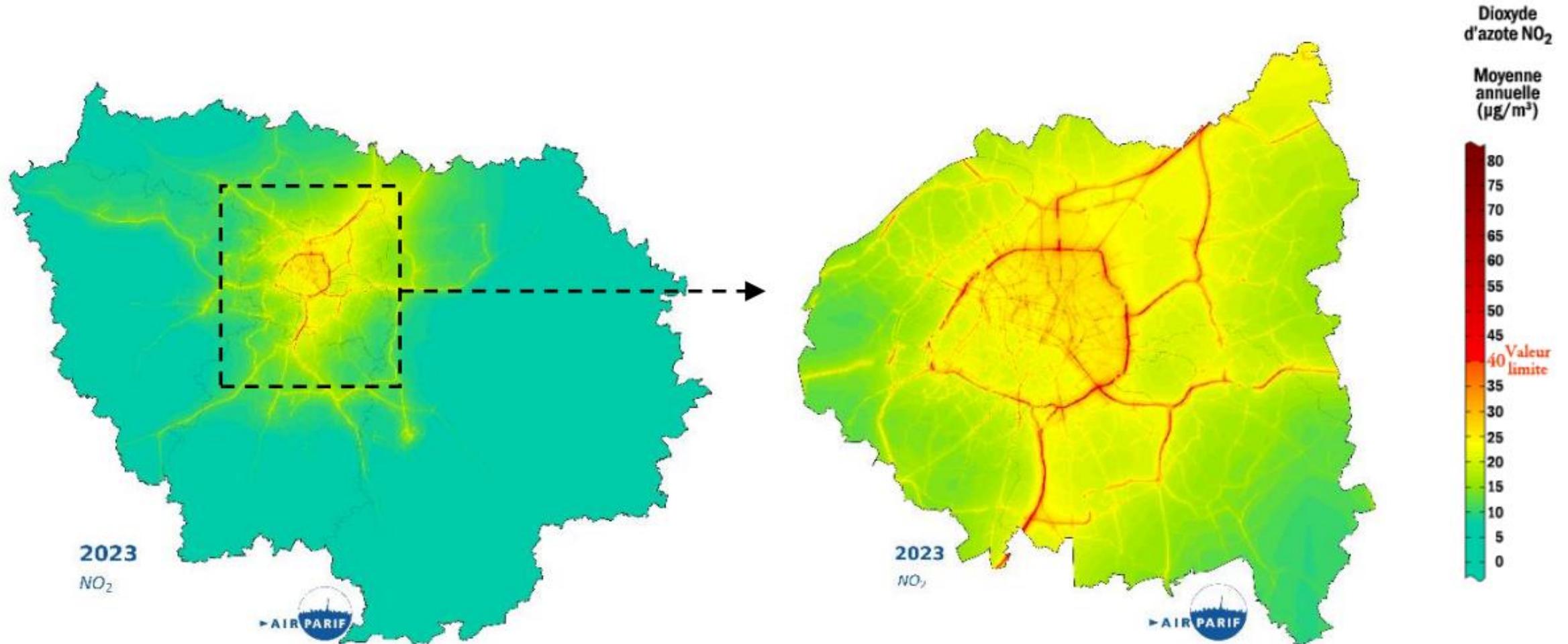
Diminuer la vitesse de 70 à 50km/h permettrait de baisser de l'ordre de 3 dB (équivalent diminution de moitié du trafic)



Mise à jour 01/2023

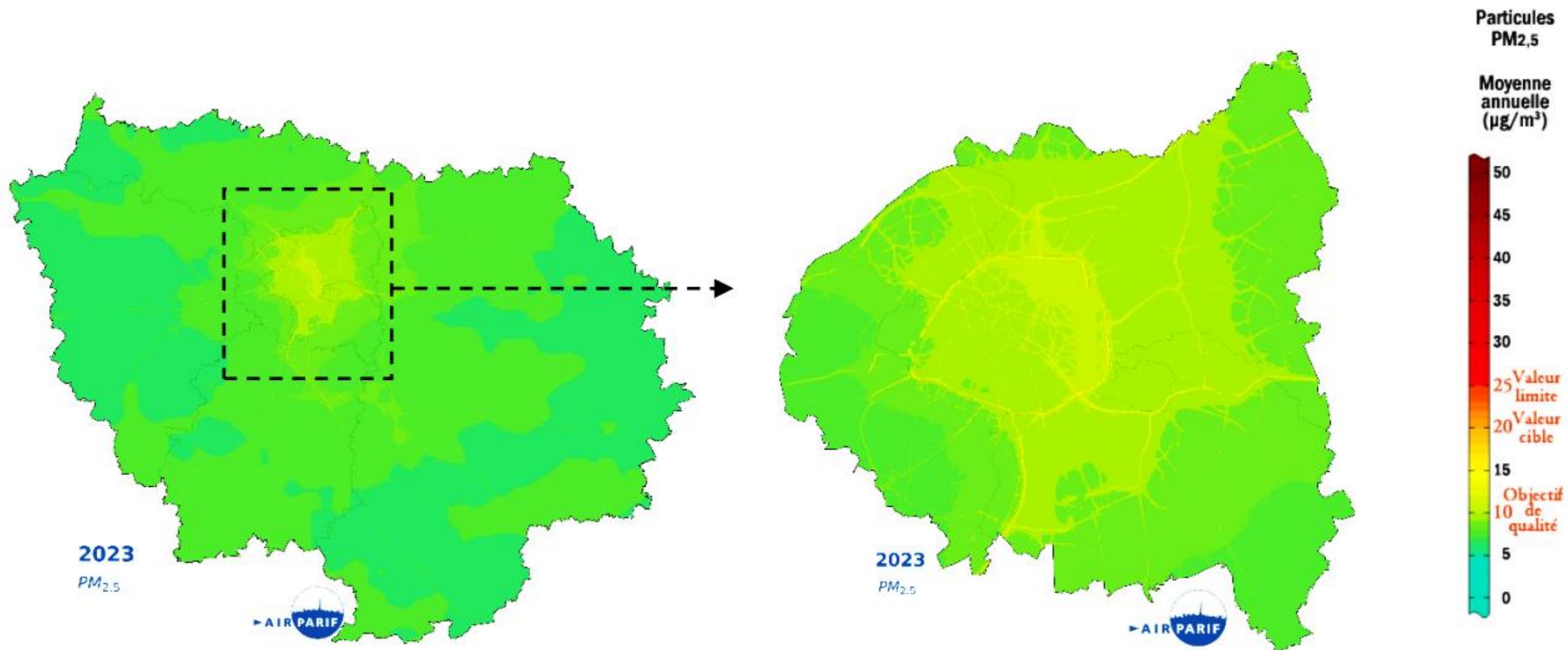
Cartes pollution de l'air Airparif

Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) en 2023

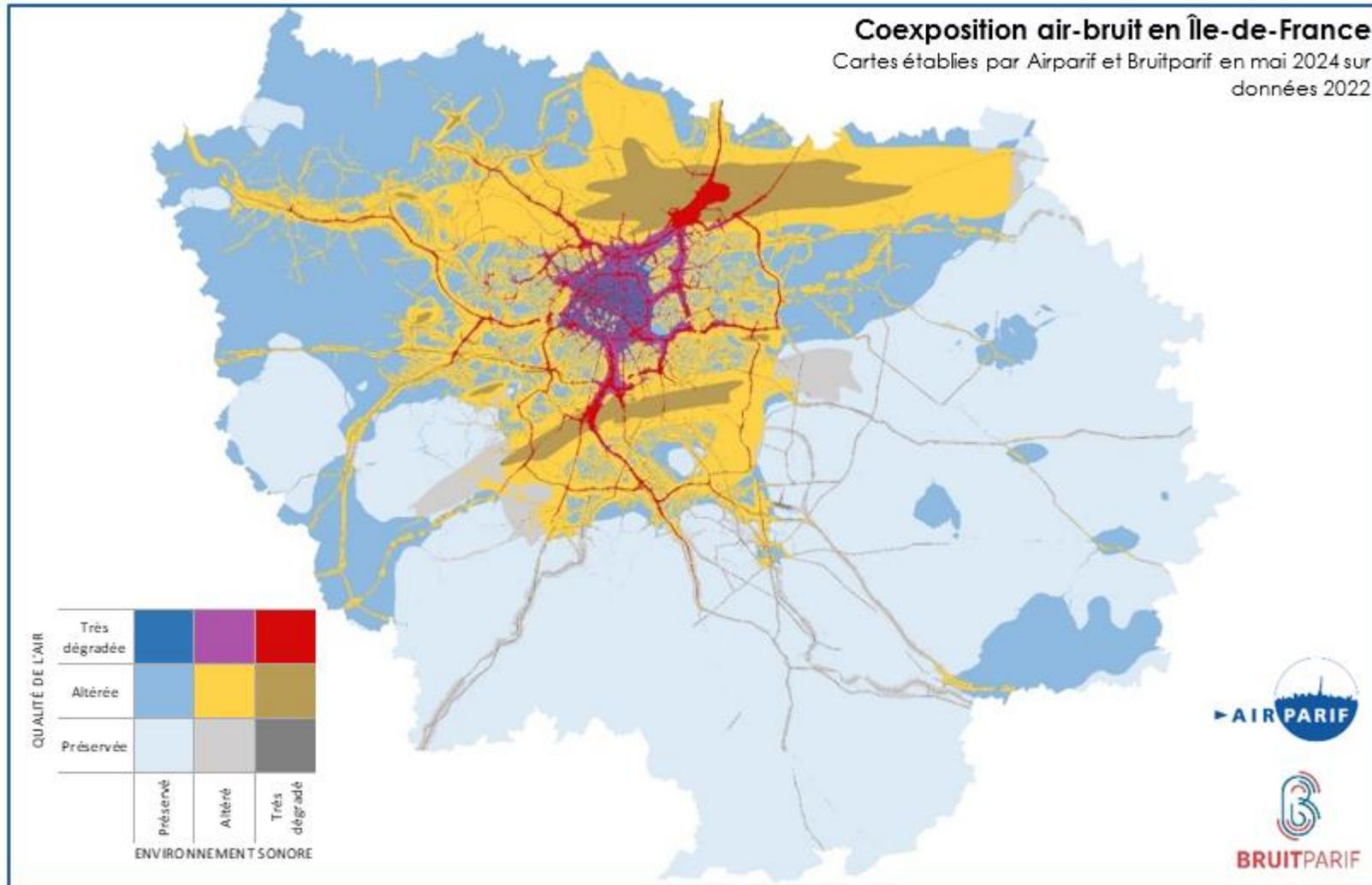


Cartes pollution de l'air Airparif

Concentrations moyennes annuelles de de particules fines PM2.5 en 2023



Coexposition air-bruit en IDF



« À Paris et dans les communes limitrophes, la coexposition à la pollution de l'air et à la pollution sonore est très forte à proximité du boulevard périphérique et des grands axes routiers. »

*Bruitparif &
Airparif mai 2024*