

Thème n°1 : La ville et sa périphérie durables et la santé

La ville et les émissions de gaz à effets de serre (GES)

À l'échelle mondiale, les villes sont responsables de plus de 70 % des émissions de CO₂, principal gaz à effet de serre (source : *Consumption-based GHG emissions of C40 cities* [<https://www.c40.org/researches/consumption-based-emissions>]). Cette estimation prend en compte non seulement les activités liées au transport, au chauffage, aux activités industrielles et des services, mais aussi les émissions engendrées par les produits importés qui sont consommés dans les villes, et le transport aérien).

Le secteur des bâtiments résidentiels et du tertiaire et celui des transports représentaient en 2015 les deux principaux postes de la consommation énergétique finale en France, avec respectivement 40% (chauffage principalement et consommation électrique) et 29% du total (source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>). Alors que la quasi-totalité des sources d'énergies sont d'origine pétrolière pour les transports (sauf les trams ou métros présents dans les grandes agglomérations et les bus électriques, ainsi que le train), les 2/3 des consommations énergétiques du résidentiel/tertiaire sont à l'origine d'émission de GES (les sources d'énergie sont le pétrole et le gaz, très marginalement aujourd'hui le charbon).

A ces émissions de GES liées à la combustion de matières d'origine fossile s'ajoutent donc celles de nombreux polluants qui affectent la qualité de l'air, singulièrement dans les grandes métropoles et dans le voisinage de grandes installations industrielles. Pollution de l'air et GES sont donc fortement liés en raison de leurs sources en partie communes.

La qualité de l'air en ville

En raison de la densité du bâti et de l'importance de la mobilité par les transports à moteur thermique, les grandes villes connaissent généralement une pollution atmosphérique plus marquée que les zones rurales et dans les villes moyennes. En Ile de France, le transport routier est le secteur prépondérant pour les émissions d'oxydes d'azote (56%) et la deuxième source d'émission de particules fines (PM_{2,5} ; 35%) derrière le secteur résidentiel et tertiaire qui, inversement, est premier pour les particules fines (39%) et second pour les oxydes d'azote (18%) (sources : Airparif 2012 ; <https://www.airparif.asso.fr/etat-air/air-et-climat-bilan-emissions#sources>). Ainsi, plus de 1,3 millions d'habitants (un Parisien sur deux), respirent du dioxyde d'azote au-delà de la concentration moyenne annuelle à ne pas dépasser selon la

réglementation européenne ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$); pour les particules fines (PM2.5), 85% des Franciliens, soit 10 millions d'habitants, sont concernés par le dépassement de l'objectif de qualité de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé ; $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle). Les concentrations peuvent être près de 2 fois supérieures à cet objectif à proximité du trafic routier (source : rapport 2017 d'Airparif : <https://www.airparif.asso.fr/etat-air/bilan-annuel>). Sans qu'il soit possible d'attribuer les conséquences sanitaires spécifiquement à tel ou tel polluant, la pollution atmosphérique étant caractérisée par un mélange très complexe, variable dans le temps et l'espace, les dégâts sanitaire de cette situation sont lourds : Santé publique France a chiffré à 48 000 morts le bilan annuel de la pollution atmosphérique en France, avec une perte moyenne d'espérance de vie de l'ordre de 4 mois ; les grandes villes paient le prix le plus lourd (<http://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presses/Tous-les-communiqués/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>).

Bruit

Les nuisances sonores sont une source de mal-être et de plaintes majeure. Voiries à trafic dense, zones aéroportuaires, voies ferrées, mais aussi pollution sonore de voisinage affectent la qualité de vie : sommeil perturbé, troubles cardio-vasculaires, difficultés de concentration ... Un récent rapport de l'observatoire Bruitparif donne pour la première fois une estimation chiffrée des "années de vie en bonne santé" perdues, selon une méthodologie recommandée par l'OMS. Près de 90% des habitants d'Ile-de-France sont affectés par des niveaux sonores ayant des impacts connus, avec comme première source les transports routiers (61% de ces impacts sanitaires), suivis par le "bruit ferré" (22%) et les transports aériens (17%) (Source : "Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France" ; <https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transport-dans-la-zone-dense-de-la-region-ile-de-france/>).

Près de deux Francilien sur 3 (62,1%), soit environ 7,1 millions d'habitants, résident dans des logements exposés à des niveaux supérieurs à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden, valeur à partir de laquelle gêne et conséquences sanitaires peuvent se manifester selon l'OMS ; et près d'un quart (22,8%), soit environ 2,6 millions de personnes, seraient exposés à des niveaux Lden supérieurs à 65 dB(A), alors que le dépassement de cette valeur la nuit qualifie souvent un « point noir » (source : <https://www.bruitparif.fr/publications/>).

Espaces verts et zones bleues ; agriculture urbaine

Le changement climatique oblige les villes à déployer des politiques de long cours, notamment pour s'adapter aux augmentations des températures. La multiplication des points d'accès à l'eau (cours d'eau lorsqu'il y en a, bassins, fontaines ...) et des espaces verts et arborés en sont des leviers importants par leurs effets sur le rafraîchissement et la lutte contre les îlots de chaleur. Ils contribuent aussi à amortir les nuisances sonores et à réduire les concentrations de certains polluants atmosphériques¹. Si un consensus existe sur les différents bénéfices à

¹ Lambert-Habib ML, Hidalgo J, Fedele C, Lemonsu A, Bernard C. How is climatic adaptation taken into account by legal tools? Introduction of water and vegetation by French town planning documents. Urban Climate. 2013;4 (Supplement C):16-34

attendre de ces politiques, associées à d'autres actions (amélioration de l'isolation thermique des bâtiments ...), il est plus rare qu'une attention particulière soit portée au fait de s'en servir également comme moyen de réduire les inégalités sociales et territoriales d'exposition aux risques liés à ces nuisances et pollutions.

Le développement de l'agriculture urbaine participe de ces politiques d'adaptation en augmentant les surfaces végétalisées, que ce soit au sol ou sur les espaces disponibles sur le toit de certains immeubles et autres bâtiments. Il est aussi un moyen de réduire les consommations énergétiques de la ville, surtout s'il est couplé avec le renforcement des liens entre les métropoles urbaines et leur périphérie rurale (diminution des transports de certains biens alimentaires grâce aux productions locales).

Pour aller plus loin : Dossier sur l'agriculture urbaine (<https://www.construction21.org/france/static/dossier-agriculture-urbaine.html>)

Propositions

Ce rapide état de la situation montre l'importance de réduire les sources de pollution et de nuisances, conjointement avec les émissions de gaz à effet de serre. Voici quelques pistes d'action pour aller dans ce sens. Exprimez votre avis sur ces orientations et rajoutez d'autres pistes que vous jugez importantes.

	Très favorable	Plutôt favorable	Plutôt défavorable	Très défavorable
- Il faut renforcer les aides destinées à l'amélioration de l'efficacité énergétique des logements anciens sur l'ensemble du territoire, en privilégiant les occupants à revenu modeste				
- Les maires et responsables des communautés urbaines devraient adopter des plans de limitation de l'accès des véhicules les plus polluants à certaines portions de leur territoire (pastilles Crit'Air)				
- Les collectivités territoriales doivent être encouragées à développer différentes options de transports collectifs (en particulier les « bus à haut niveau de service »), notamment en utilisant le « versement transport » payé par les employeurs. Les différentes formes d'autopartage doivent également être encouragées par les entreprises et les collectivités locales				
- Rétablir la taxation des carburants des véhicules qui a été suspendue par le Gouvernement, afin de réduire les émissions de CO2 et des particules fines, mais le faire en renforçant fortement, par cette recette, l'aide apportée aux propriétaires de véhicules à motorisation diesel disposant de faibles revenus et qui n'ont pas d'alternative pour leurs déplacements, et en renforçant les aides au changement de motorisation ciblée sur les personnes à revenu modeste.				
- Les métropoles urbaines doivent être encouragées à développer l'agriculture urbaine et la consommation de produits alimentaires produits dans leur aire rurale proche (mise à disposition d'espaces de vente pour les réseaux d'agriculteurs ...)				
Autres propositions laissées à l'initiative des internautes :				