

# La région au bord de l'asphyxie

**POLLUTION** Alors que de nouvelles alertes sont attendues avec l'arrivée de l'été, la Commission européenne menace de sanctionner la France si celle-ci ne trouve pas de mesures efficaces pour endiguer la pollution aux particules fines

L'heure est grave pour l'air français. "Certes, on n'est pas encore dans les grandes villes chinoises, tempère Dominique Robin, directeur de l'association Air Paca. Mais les données relevées lors des derniers pics de pollution sont inquiétantes." Assez en tout cas pour réveiller la rigueur de la Commission européenne, qui vient de pointer du doigt la France dans son dernier rapport. Si le gouvernement ne prend pas rapidement des mesures efficaces pour lutter notamment contre la pollution aux particules fines, cela pourrait lui coûter très cher. L'amende pourrait ainsi s'élever à "300 millions d'euros, plus quelques millions de pénalités par jour de retard", estime Xavier Villetard, directeur opérationnel d'Air Paca.

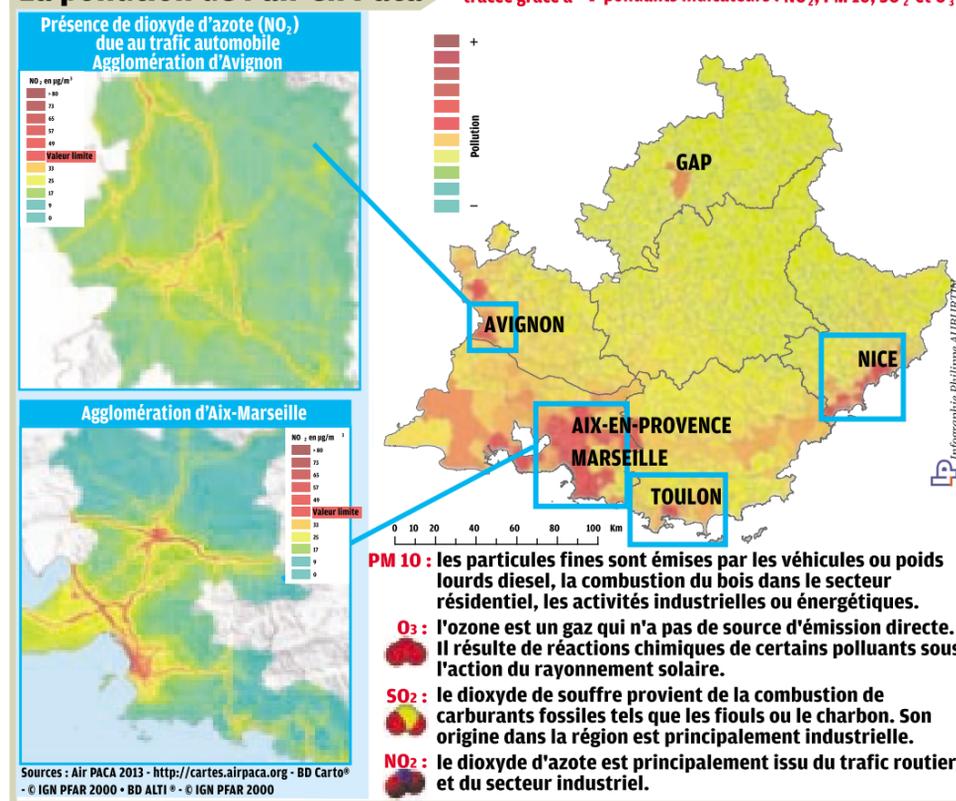
## Deux mois pour réagir

La France a deux mois pour réagir et annoncer des décisions concrètes. Selon la Commission européenne, elle "n'a pas adopté les mesures qui auraient dû être appliquées depuis 2005 pour protéger la santé de ses citoyens". Or, comme le révèle l'étude éditée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'impact sanitaire de la pollution de l'air (hospitalisations, décès anticipés, absences au travail, impacts sur l'économie...) coûte 1 400 milliards d'euros par an à l'Europe. Et serait à l'origine de 600 000 décès prématurés par an en Europe, 42 000 en France, et environ un millier à Marseille.

## "Un mal français"

Déjà menacée en 2011, la France se retrouve une nouvelle fois dans le collimateur de Bruxelles. Dix agglomérations (dont Marseille, Toulon, Nice et Avignon) sont particulièrement visées au niveau national. Selon Dominique Robin, "près de 350 000 personnes dans la région vivent dans un secteur où

## La pollution de l'air en Paca



les seuils limites de pollution sont dépassés." Alors, à quand le changement ?

"Les citoyens ne bougeront que lorsqu'on leur fera signe, théorise Sébastien Vray, coordinateur et porte-parole de l'association Respire. Il faut pour cela que les politiques aient le courage de proposer des choses. C'est une question de mentalité et de volonté", insiste le spécialiste de l'environnement. Qui dénonce par ailleurs "toutes ces publicités de voiture qui nous assaillent", ou encore "le manque de campagnes d'information sur la qualité de l'air". D'après lui, cette situation est "un mal typiquement français". "On envisage toujours le changement comme une contrainte", analy-

se-t-il.

Pourtant, lui croit toujours en "l'idée d'un vrai changement progressif" : "Si les trois millions d'asthmatiques français descendaient dans la rue en même temps et réclamaient un peu de solidarité, ça ferait sans doute bouger les choses !" Peut-être plus qu'une "simple" amende, à en croire Victor Hugo Espinosa : "De toute façon, remarque le président de l'association marseillaise Ecoforum, je ne vois pas comment la France pourra faire en deux mois ce qu'elle n'a pas fait en dix ans".

## Le coût de l'inaction

Le militant va même plus loin, dénonçant "l'hypocrisie et le lobbying qui règnent dans ce domaine". "Le gouvernement

s'arrange toujours, dit-il. C'est déjà plus ou moins prévu dans les caisses de l'État de payer ce type d'amende". Le problème, selon lui, c'est que "la France est l'un des meilleurs pays au monde pour mesurer et contrôler la qualité de l'air, mais l'un des pires quand il s'agit de passer à l'action".

En France, le montant du coût sanitaire de la pollution s'élèverait à près de 30 milliards d'euros par an. "C'est sûr qu'il vaudrait mieux agir en prévention, résume Xavier Villetard. Cela nous coûterait moins cher que le prix à payer de notre inaction". Car à ce coût déjà exorbitant pourrait donc s'ajouter une lourde amende en provenance de Bruxelles...

Guillaume AUBERTIN

## ENTRETIEN avec le docteur Patrice Halimi

### "Ce n'est plus à la science mais aux politiques d'agir"

Chirurgien-pédiatre à Aix-en-Provence et cofondateur de l'association Santé Environnement, le docteur Patrice Halimi s'inquiète de l'inaction du pouvoir politique en matière d'environnement.

#### ■ A-t-on réellement conscience des effets négatifs de la pollution sur notre santé ?

Il y a une ambivalence dans notre région qui pourrait s'apparenter à de la schizophrénie. Tout le monde sait que l'air est pollué, surtout à Marseille. Les gens le savent mais personne n'agit. Comme tous les fumeurs savent que ce n'est pas bon de fumer. Or, les études sont inquiétantes. Par exemple, 10 % des Français en moyenne prennent des antihistaminiques. Sur l'étang de Berre, ce chiffre grimpe entre 20 et 25 %.

#### ■ La fatalité a-t-elle pris le dessus selon vous ?

Il existe un rapport étrange entre la connaissance intrinsèque qu'on a du problème et ce fatalisme qui empêche toute action possible. Tous les Marseillais perdent neuf mois de vie selon l'INVS, ce qui est vraiment tragique. Le fossé est énorme entre le constat sanitaire et l'action publique.

#### ■ Les politiques sont-ils complices de cette apathie générale ?

Ils sont plus qu'à la traîne. Or, il va bien falloir contrarier notre politique de transport et être désagréable avec nos amis industriels. Aujourd'hui en France, on chiffre entre 20 000 et 45 000 morts par an anticipées dues à la pollution de l'air. Quand on compare aux 4 000 morts par an sur les routes... C'est la preuve qu'on laisse faire. Puisqu'il n'y a pas de radar sur l'air, on ne verbalise pas...

#### ■ Les risques sont pourtant connus...

La science a fait son boulot. Les études sont très claires. Par exemple, un enfant qui vit près d'un axe routier a 100 % de "chances" de faire plus d'asthme qu'un autre. À présent, ce n'est plus à la science d'agir mais aux politiques. On est face à une catastrophe lente. Il y a surtout les maladies pulmonaires (asthme, bronchite, cancer du poumon...) et cardiaques. Mais on constate aussi plus d'accidents vasculaires et cérébraux. Puis il y a les enfants qui n'ont pas encore les poumons complètement formés. Pour eux, l'impact est majeur.

#### ■ Comment s'y prendre pour lutter contre la pollution ?

On attaque le problème dans le mauvais sens. Nos savoirs technologiques et nos capacités d'innovation doivent être dédiés à la santé de nos enfants. En Allemagne, le plus gros moyen de transport, c'est le vélo. Mais chez nous, on fait encore des routes sans piste cyclable. Si on donnait des pénalités majeures, ça ferait réfléchir nos amis élus mais aussi les constructeurs. C'est une notion de volonté, qui doit s'exercer à un niveau politique. On doit redessiner un plan de déplacement urbain, en réfléchissant aux conséquences des aménagements. C'est quand même scandaleux qu'on fasse encore des voies à double sens qui passent devant une école. On est une région emblématique pour cela. On a été les premiers touchés à la pollution à l'ozone parce qu'il fait plus chaud chez nous. On doit se servir de ces handicaps pour en faire une volonté forte.

Recueilli par G.A.

## UN PLAN DE PROTECTION RENFORCÉ

Conséquence (ou pas) des menaces de l'Europe, le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) est en train d'être révisé. La première génération de ce plan était essentiellement axée sur la pollution d'origine industrielle. "Il s'agit désormais de mieux prendre en compte la problématique des particules fines", explique Fabienne Fournier-Beraud, adjointe au chef du service de l'énergie et du logement à la Dreal-Paca. L'accent sera également mis sur les mesures destinées à lutter contre l'émission d'oxydes d'azote, due à la pollution automobile. En témoignent les limitations de vitesse qui s'appliquent entre Aix et Marseille. Une mesure qui, selon la Dreal, aurait déjà "permis de réduire de 5 % la population exposée" à cette pollution. La préfecture entend enfin réaffirmer son intention de limiter les émissions de particules liées au brûlage des déchets verts dans les zones agricoles. Les premières évaluations du PPA dans les Bouches-du-Rhône ont montré une baisse d'émission de microparticules (PM10) de 19,8 %, et de 22,6 % pour les oxydes d'azote entre 2007 et 2013. G.A.

## PROJET DE COOPÉRATION

### "Sh'air" : vers une politique sans frontière

L'association Air Paca initie depuis un an un projet de coopération transfrontalière franco-italien visant à lutter contre la pollution qui touche le territoire Alcotra - les régions Rhône-Alpes et Paca en France, et le Piémont et la Vallée d'Aoste en Italie. Lequel est soumis à l'une des plus importantes pollutions particulières d'Europe, en raison de ses particularités géographiques. D'où la nécessité de regarder ce qu'il se passe ailleurs. "On constate qu'il y a des progrès de faits en Italie, comme à Rome où les bus ne rentrent plus dans l'ultra-centre touristique", illustre Dominique Robin, directeur de l'association Air Paca. Selon lui, la réponse à apporter dans la lutte contre la pollution ne peut être que "globale". À travers ce projet, l'idée est aussi de sensibiliser les plus jeunes aux effets que peut avoir la pollution sur leurs organismes. "Près d'une trentaine de collectivités ont répondu à notre appel concernant la mise en place d'un programme pédagogique dans les écoles, se réjouit Anne-Marie Le Meur, chargée de mission à Air Paca. C'est la preuve que la démarche porte ses fruits." G.A.

## Les riverains marseillais exaspérés mais résignés

Il est dix heures sur le boulevard Sakakini de Marseille. Malgré la fin du rush matinal, la rocade déverse toujours un flux étourdissant de voitures, scooters, et autres poids lourds bien polluants. Habitant l'un de ces immeubles à la façade noircie par les gaz d'échappement, Soumia attend sagement que le petit bonhomme vert l'autorise à traverser. "Tous les jours et à toutes les saisons, c'est un cauchemar de respirer ici", confie-t-il sans ambages. Mais pas question pour lui de démissionner. "Pour aller où ?" demande-t-il. "Aujourd'hui, toute la ville est polluée."

Partout, sur le long du boulevard, les témoignages oscillent entre une exaspération évidente et une résignation certaine dès lors qu'on prononce le mot pollution. "C'est sûr que ce n'est pas terrible au niveau respiratoire", commente Priscilla, qui habite à La Rose mais se rend tous les jours sur son lieu de travail, situé en plein milieu de la rocade. Elle effectue le trajet en voiture car, dit-elle, "il manque des arrêts de bus ou de métro, mais aussi des places de parking". "Après, c'est vrai, reconnaît la jeune femme, si je peux rouler toute la journée avec la voiture, je le fais. On a voulu avancer dans l'industrie automobile, maintenant, faut assumer." La couche d'ozone, ça ne lui "parle pas trop". Quant à l'éventualité de réglementer l'accès des automobilistes en centre-ville, on ne peut pas dire que l'idée l'enchant plus que ça : "Si on veut tout interdire, autant retourner à l'âge de pierre!"

## "Trop abstrait"

Jean-Paul Doucende, lui, travaille à vélo et connaît le quartier comme sa poche. Bon d'accord, Jean-Paul est facteur. "Le problème, selon lui, c'est que la pollution est quelque chose de trop abstrait. On ne s'en rend pas vraiment compte." Depuis 34 ans qu'ils habitent au croisement de la rocade et de la rue Brunet, Marc et Josette, eux, ont eu le



Du haut de son 5<sup>e</sup> étage du boulevard Sakakini, où défile chaque jour près de 100 000 véhicules, Jean-Claude attend patiemment l'ouverture de la rocade L2. / PHOTO GA

temps de se rendre compte de "cet air irrespirable", en assistant chaque jour, impuissants, au ballet "des camions qui défilent" en laissant échapper derrière eux des "nuages noirs de gaz d'échappement". "Mais c'est la vie", conclut Josette, dans un élan de fatalisme mal contrôlé.

Un peu plus loin, au bar du Soleil, le débat ne déclenche pas d'émeute au comptoir. Assises face à leur café, Blanche et Juliette reconnaissent avoir appris à vivre avec cette pollution. "Ça fait 44 ans que je vis dans le quartier, raconte Blanche. J'ai l'impression qu'il y a toujours autant de poussière après mon ménage!" Mais alors, les Marseillais sont-ils prêts à abandonner leur sacro-sainte voiture au profit des transports en commun ? "Pas sûr que ça change quelque chose, balaie Hélène, en pleine pré-

paration de son tiercé. Et puis les bus aussi, ça pollue!"

C'est à se demander si tous ces riverains n'ont pas perdu l'espoir de voir enfin l'ouverture de la rocade L2, qui reliera les autoroutes A7 et A50, et dont la livraison est prévue pour 2017. "On n'y croit plus vraiment", souffle Jean-Claude, jeune retraité de l'Ehpad. Lui s'est installé au 5<sup>e</sup> étage d'un immeuble de Sakakini il y a soixante ans ! "À l'époque, se souvient-il, il y avait le Jarret qui coulait là, à la place des voitures et des camions. Et autour, on avait des trottoirs en terre". "Conscient des dangers de la pollution", Jean-Claude préfère toutefois relativiser : "Regardez ma mère : elle a passé plus de la moitié de sa vie ici, au bord de la route. Et elle vient quand même de fêter ses 100 ans !" G.A.