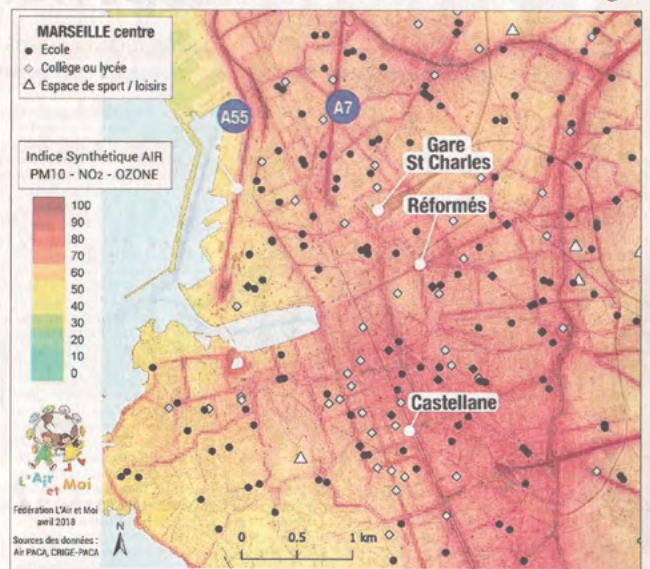
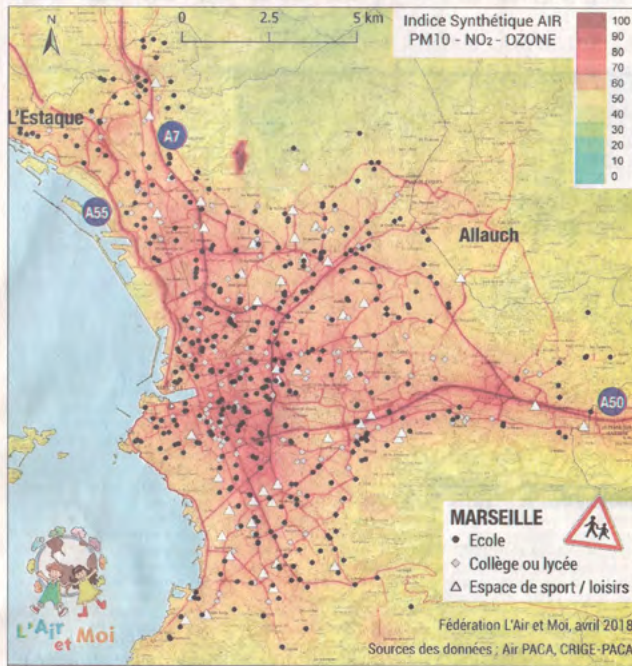


Pour voir la carte en grand et zoomer : [www.lairetmoi.org](http://www.lairetmoi.org)

# Pollution : la carte qui fait tousser

Trop exposée à la pollution, la crèche des Oliviers va fermer. Mais des centaines de lieux restent soumis au même danger



A gauche, la carte de Marseille, à droite, un zoom sur la situation du centre-ville. La fédération L'Air Et Moi s'est basée sur les relevés de pollution moyens annuels réalisés par l'institut Air Paca. L'indice synthétique "air" compile les données concernant les particules fines (les PM10), l'oxyde d'azote (NO2) et l'ozone. Le code couleur associé est simple : en vert, la situation est jugée "bonne", en rouge, "mauvaise". Les axes apparaissant en rouge foncé sont les plus gros pollueurs : autoroutes, Jarret, Rabatau, l'avenue Jean-Lombard...

C'est une décision rarissime. Une surprise pour des parents et personnels qui ne s'y attendaient pas, même, a expliqué la Ville, par "le seul principe de précaution". La semaine dernière, elle a choisi de fermer définitivement la crèche municipale des Oliviers (137) : située en bordure directe du tronçon Nord de la rocade L2, elle est déjà soumise à des niveaux de pollution à l'oxyde d'azote élevés, qui seront encore majorés dès sa mise en service. "Mais il n'y a aujourd'hui aucun risque", a tempéré l'adjointe LR Catherine Chantelot.

**48 000 décès en France**  
Les relevés d'Air Paca ne sont pas si formels : avant même la "montée en charge" de la rocade, sur laquelle rouleront 120 000 véhicules/jour dès 2019, les valeurs moyennes annuelles en dioxyde d'azote dépassent déjà largement le seuil recommandé de 40 mg/m<sup>3</sup> d'air. "Ce que la Ville sait depuis 2014 : la L2 a bon dos, ce n'est pas elle qui pollue les enfants de cette crèche, mais la circulation actuelle", raillait d'ailleurs Richard Hardouin, pré-

sident du Collectif anti-nuisances L2, document à l'appui. Camions, véhicules en transit, le trafic est de fait intense dans le secteur. Or, un grand nombre d'études attestent désormais de l'impact délétère de la pollution atmosphérique sur notre santé : asthme, cancers, pathologies cardio-vasculaires, ses effets sont nombreux. En France, 48 000 décès prématurés lui sont même imputés. Et l'enfant, à tous les stades

de son développement, y est particulièrement vulnérable : des chercheurs viennent de démontrer que le cerveau du bébé, dès la vie fœtale, en est affecté. Soustraire les minots des Oliviers aux gaz d'échappement apparaît donc comme une décision salutaire. "Mais les autres ?" s'interroge, à la fédération L'Air et Moi, Victor-Hugo Espinosa. Dans la ville la plus polluée de France (principalement par le trafic automobile et portuaire),

### Reconstruire la ville, autrement

Prendre en compte la qualité de l'air en matière d'aménagement urbain est encore une notion balbutiante à Marseille. L'initiative d'Euroméditerranée mérite donc d'être notée : l'établissement public s'est adjoint le conseil d'Air Paca, afin non seulement de mesurer la qualité de l'air sur son territoire (de la Joliette aux Crottes), mais aussi de développer des pratiques plus vertueuses. "Nous devons faire avec la pollution des autoroutes et du port, accorde l'un de ses cadres. Mais nous pouvons travailler à en limiter l'impact." Si la clef de voûte reste "le développement de la mobilité" (tram, métro, véhicules électriques, vélo), l'utilisation de matériaux "piégeurs" de pollution, l'orientation des futures trames urbaines ou le positionnement pertinent d'équipements sensibles (crèches, écoles, Ehpad) font désormais partie des éléments de réflexion. "Car si on continue à bâtir au fil de l'eau, ce ne sera pas tenable, juge-t-on chez Air Paca. Il faut un changement de culture."

**75 mg/m<sup>3</sup> d'oxyde d'azote en moyenne annuelle à Plombières.**

des centaines de crèches, d'écoles, de collèges et de lycées, de terrains de sport, sont eux aussi en première ligne. Et ne vont pas pour autant démentir ni bénéficier de mesures de protection...

### "On part de zéro"

C'est ce que démontre, par une simple carte, bâtie à partir des mesures de pollution relevées par Air Paca, cette structure qui sensibilise à la qualité atmosphérique. "Globalement, ce qui saute aux yeux, décrit Victor-Hugo Espinosa, c'est que tout le centre-ville, mais aussi les abords des autoroutes, sont soumis à une pollution très importante." Et dans des proportions parfois bien supérieures à la crèche de Malpassé : ainsi, la valeur moyenne annuelle d'exposition en NO2 atteint à Plombières... 75 mg/m<sup>3</sup>! "On sait que la pollu-

tion se dilue de 150 à 300 m autour", précise Dominique Robin, le directeur d'Air Paca. Si la crèche municipale Dorla, au 30, bd Sakakini (4<sup>e</sup>), "profite" de l'intense circulation de l'axe, les rues voisines également. On pourrait multiplier les exemples : que dire de ce terrain de sport situé sous la passerelle de l'A7, à Saint-Mauront, près du collège Versailles, ou de ces stades de foot qui jonchent l'A50, "alors que lorsqu'on court, on s'expose à l'entrée plus profonde des particules fines dans nos poumons?" s'indigne Victor-Hugo Espinosa. En retard sur d'autres grandes villes françaises dans la prise en compte du lien santé/environnement, Marseille est-elle condamnée à suffoquer ? "Cette carte, nous la voyons comme un baromètre de la volonté politique", prévient au contraire L'Air et Moi, qui entend la rééditer tous les ans, afin de prouver "l'impact de décisions" bénéfiques à la qualité de l'air. Ce sera sans doute le cas, lorsque la requalification du Jarret et du cours Lieutaud, ou l'ouverture complète de la L2 seront réalisées. Mais il faudrait encore

"contraindre" la place de la voiture dans le centre, développer les transports doux, "en finir avec ces aspirateurs à bagnoles que sont les parkings", peste M.Espinosa. L'adjoint LR à la santé, le Dr Patrick Padovani, ne dira pas le contraire : si le sujet est son "dada" personnel, il n'a pas toujours reçu de ses collègues l'oreille attentive qu'il requerrait. "Sur ces questions, à Marseille, on part de zéro", admet-il. Mais timidement, "une culture de l'air commence à prendre", salue-t-on chez Air Paca. Le Dr Padovani veut y croire, même s'il "faut des années pour convaincre" : sa proposition d'enquêter sur les perturbateurs endocriniens - autre sujet explosif en sortie des stations d'épuration, a été validée par la Métropole. Il voudrait aussi chasser ces toxiques des écoles, en y modifiant les techniques de nettoyage. "On va y arriver", lance-t-il. S'y atteler est déjà un pas.

**Delfine TANGUY**  
dtanguy@laprovence-press.fr

Voir la carte interactive : <http://www.lairetmoi.org>

### LA FEUILLE DE ROUTE "QUALITÉ DE L'AIR"

#### Ce que prévoit le préfet

Dioxyde d'azote, particules fines : la France a été doublement sommée par la Commission européenne et le Conseil d'État de mettre en conformité avec le droit ses plans de protection de l'atmosphère. Treize préfets ont dû, au 31 mars, remettre pour cela leur "feuille de route" à Nicolas Hulot, ministre de l'Environnement et de la Transition écologique. S'ils restent pour l'heure confidentiels, nous nous sommes procurés celle de la "zone" Marseille-Air. Dans ce document figurent, sans surprise, le développement de transports propres, des voies de bus sur autoroutes et des parcs-relais, la modernisation des lignes ferroviaires du quotidien, mais aussi l'expérimentation d'une rocade pour les poids lourds ou la valorisation des fumées industrielles par les microalgues, afin de produire du biocarburant. Hier au Sénat, Nelly Touqueville, présidente PS du groupe de travail "Lutte contre la pollution de l'air" a cependant rendu un rapport très critique sur ces feuilles de route, pointant "des mesures hétéroclites à l'efficacité incertaine". En cause, selon nos confrères de Public Sénat qui ont pu prendre connaissance de ce document, la "précipitation" avec laquelle les territoires ont été contraints de remettre leurs feuilles de route. De fait, nombre d'entre elles complient surtout des mesures locales déjà existantes. "L'ambition des pouvoirs publics en matière de qualité de l'air doit à l'avenir être déterminée par des préoccupations sanitaires et non par la crainte de contentieux et d'amendes" a encore souligné la sénatrice socialiste. La France risque des poursuites devant la Cour européenne de justice.

### L'EXPÉRIMENTATION

#### Peut-on "diluer" l'air vicié à la sortie des tunnels ?

En septembre prochain, lorsque la L2 sera entièrement ouverte, avec la mise en service de son tronçon Nord (La Provence du 17 mars), ce sont 3 000 véhicules qui y circuleront par heure, 120 000 par jour. Une véritable autoroute urbaine dont le but, rappelons-le, est de favoriser les déplacements entre l'A7 et l'A50, sans passer par la case centre-ville. La qualité de l'air devrait donc sensiblement s'y améliorer... au détriment des riverains directs de la rocade, notamment au niveau des sorties ("des têtes") de tunnels, dans un rayon de "100 à 300 m". C'est en effet là que se concentreront particulièrement les émissions toxiques. "Peut-on en filtrer une partie ? La réponse est non. En France comme dans différents pays du monde, les systèmes installés ont été arrêtés au bout de 1 à 4 ans à cause d'une performance allant de 0 à 5% et d'un coût de fonctionnement et d'une empreinte carbone significatifs", avait tranché Inouk Moncorgé, directeur général de la SRL2. Air Paca va donc ces dix-huit prochains mois tester un plan B : un dispositif innovant, mené avec le Centre



La L2 aura un impact positif sur la qualité de l'air... sauf à la sortie de ses tunnels. /PHOTO CES

d'études des tunnels, situé à Lyon, et sur des crédits de l'État qui consistera non pas à éliminer les rejets, mais à en réduire l'impact. Le projet Borée, du nom d'un vent du Nord dans la mythologie grecque, vise à coupler des microcapteurs, posés près de résidences comme l'Esperon, au système de ventilation du tunnel. "En cas de pic de pollution, expose Stéphane Castel, en charge de l'innovation à Air

Paca, la Dirmed peut alors directement activer ces ventilateurs" afin d'en renforcer ou réorienter les flux, en fonction des vents. "On peut aussi jouer sur le trafic, en limitant la vitesse, réservant l'utilisation du tunnel aux véhicules moins polluants (vignette Crit'Air)... "La question est celle du surcoût de l'énergie nécessaire pour ventiler davantage", admet Dominique Robin, directeur d'Air Paca. Si l'expérience est concluante, elle pourrait cependant être étendue à tous les tunnels de la L2 et même au-delà, en France. "C'est une première", se félicite-t-on à l'Institut. À la tête du Collectif Anti-nuisances L2, Richard Hardouin, est nettement moins enthousiaste. "C'est de l'enfumage, une façon de dire que l'on fait quelque chose. Les riverains de la L2 risquent une perte d'espérance de vie de 7,5 mois vous savez", déplore-t-il. Plusieurs pistes de traitement de l'air des tunnels méritent pourtant, à ses yeux, d'être explorées. Comme l'utilisation des microalgues marines "dévoreuses de pollution", par exemple. Un dispositif testé en ce moment en plein Paris. D.Ta.