

"Vingt pour cent de la population des Bouches-du-Rhône respirent un air dont la qualité est inférieure à celle exigée par les normes européennes. C'est un enjeu sanitaire fort."

HUGUES PARANT,
PRÉFET DE LA RÉGION PACA

La pression de l'Europe

Alors que respirer un air sain est devenu un droit fondamental dans l'Union européenne, la qualité de l'air est toujours très faible dans la région Paca. C'est ainsi qu'en France, la Provence est la plus sujette aux pics d'ozone, devant Rhône-Alpes et le Languedoc-Roussillon. Une situation qui a des impacts sanitaires lourds : plusieurs études montrent que quelque 40 000 personnes meurent prématurément à cause de la pollution atmosphérique. Pour autant, si des efforts importants sont engagés depuis 40 ans (date de la mise en œuvre autour de l'étang de Berre du premier réseau de surveillance des rejets industriels), c'est la pression de l'Europe qui a poussé l'État à jeter toutes ses forces dans la bataille : menacé de fortes amendes, il a ainsi engagé, en 2011, la préparation d'un "Plan d'urgence pour la qualité de l'air". Présenté mercredi à Paris par le gouvernement, il annonce notamment un tour de vis pour les véhicules les plus polluants.



2,5

Plus la pollution de l'air est élevée, plus les bébés ont un petit poids à la naissance... C'est la conclusion d'une étude internationale qui a pris en compte trois millions de naissances. Les femmes les plus exposées aux polluants qui s'échappent des pots d'échappement des voitures et des centrales à charbon accouchent plus souvent de bébés chétifs, soit pesant moins de 2,5 kilos.

Pollution, haro sur la voiture !

La Provence est une des régions les plus touchées par la mauvaise qualité de l'air. Le gouvernement vient d'annoncer un plan qui comprend 38 mesures. Il prévoit un coup de frein pour les véhicules les plus polluants

Le gouvernement, confronté à la menace de lourdes amendes européennes en raison de la mauvaise qualité de l'air, a présenté une série de mesures "d'urgence", dont l'une vise à bannir des routes les véhicules les plus polluants lors des pics de pollution. "La France ne respecte pas la réglementation communautaire" en matière de qualité de l'air, a rappelé le ministre de l'Écologie Delphine Batho (PS), à l'issue d'une réunion du Comité interministériel sur la qualité de l'air où a été adopté ce "plan d'urgence" en 38 points.

Cible du gouvernement : les "6 millions de véhicules anciens" qui contribuent à "environ 30% des émissions de particules des véhicules particuliers et 20% des émissions d'oxydes d'azote". Le plan d'urgence présenté évoque aussi la possibilité de réduire la vitesse sur "certains axes à forte fréquentation", comme sur le périphérique parisien. Cette mesure a été testée avec succès dans le Var, puis l'année dernière dans les Bouches-du-Rhône.

Sur la question ultra-sensible d'une hausse des taxes sur le diesel, classé comme cancérigène certain par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la ministre a renvoyé le sujet aux conclusions du comité pour la fiscalité écologique mise en place fin 2012. "Cette idée fait son chemin", a-t-elle reconnu, tout en

rappelant que le "débat" n'était pas tranché.

Pastille verte, bis ?

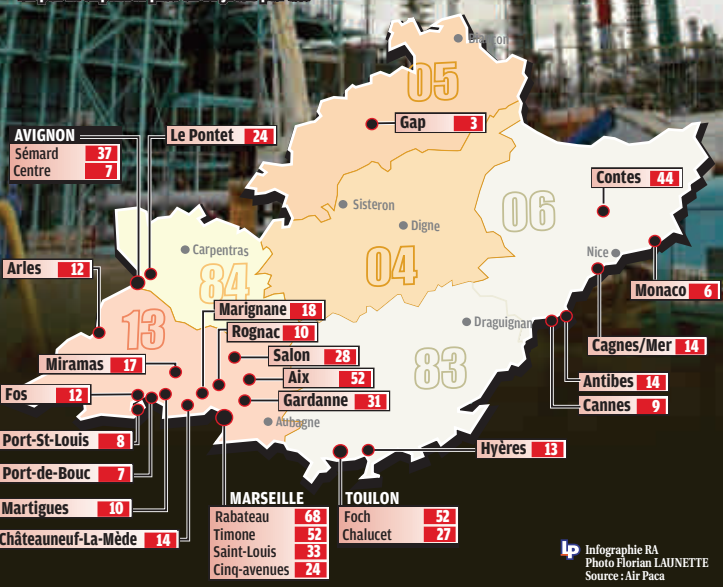
Une étude va être lancée pour permettre une "identification" des véhicules les plus "vertueux", globalement les plus récents, qui seront autorisés en cas de pic de pollution, a dit Mme Batho. "Ce n'est pas le retour de la pastille verte", a-t-elle assuré, en référence au système lancé en 1998 par le gouvernement Jospin mais rapidement abandonné. "Il y a aujourd'hui des techniques plus modernes", a-t-elle ajouté, citant la possibilité de badges ou de systèmes électroniques.

La modalité de la circulation restreinte "dépendra des Plans de protection de l'atmosphère" mis en place localement dans chaque agglomération, mais "au minimum, ce sera lorsqu'il y a des mesures de restriction" liées à des pics de pollution, selon la ministre. Actuellement, le Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône est soumis à enquête publique et ceux du Var, d'Avignon et des Alpes-Maritimes seront publiés cet été.

Selon les données officielles, 12 millions de Français ont vécu en 2011 dans des zones de pollution aux particules fines. En Paca, 800 000 personnes sont concernées. "Vingt pour cent de la population des Bou-

Particules, combien de jours au-dessus des normes ?

Particules PM10
Elles sont en suspension dans l'air et ont un diamètre inférieur à 10 micromètres. La valeur limite journalière fixée par l'Europe est de 50 unités par m³. Il est conseillé de ne pas la dépasser plus de 35 jours par an.



ches-du-Rhône respire un air dont la qualité est inférieure aux normes", détaille le préfet de région Hugues Parant.

200 morts à Marseille

Ces particules les plus fines, qui en ville proviennent majoritairement des pots d'échappements, seraient à l'origine de 42 000 morts prématurés chaque année en France. "À Marseille, les études parlent de 200 morts", déplore Annick Dehlaye, la vice-présidente de la Région en charge de l'Environnement. Les dépassements récurrents dans une quinzaine d'agglomérations des valeurs limites européennes pourraient prochainement valoir à la France, visée par un recours devant la Cour de Justice de l'Union européenne, de lourdes sanctions financières. Particulièrement visées, les PM10 sont des particules inférieures à 10 micromètres qui pénètrent profondément dans nos poumons. Les sources d'émissions sont nombreuses en Paca : transports routiers (28%), transports non routiers (2%), résidences dont brûlage des déchets (20%), production et distribution d'énergie (5%), industrie et traitement des déchets (27%), agriculture (18%).

Il est à noter que, même si elle reste un problème, l'industrie s'est beaucoup améliorée.

Fred GUILLEDOUX

Les principales mesures du plan du gouvernement

FAVORISER LE COVOITURAGE

Les agglomérations sont invitées à développer des aires de covoiturage à leurs abords et à améliorer leur visibilité, leur convivialité et leur sécurité (signalétique, équipement minimal, appels d'offres pour l'ouverture d'un point commerçant...). Par ailleurs, elles pourront octroyer un label ou un signe distinctif à l'instar du dispositif mis en œuvre pour l'autopartage.

L'ÉCO-ENTRETIEN DES VÉHICULES

L'objectif est de renforcer l'entretien des véhicules, notamment ceux roulants en ville, car un véhicule bien entretenu pollue moins. La possibilité de contrôler l'éco-entretien des moteurs, plaquettes de frein et pneus lors des différents contrôles d'usage, avec une réévaluation des standards de contrôle technique.

DES TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES PICS

Les collectivités devront accompagner les mesures de restriction de circulation en période de pollution par une adaptation de l'offre de transport public. Cette mesure, déclinée au niveau territorial, pourrait par exemple donner accès à toutes les solutions de mobilité disponibles sur le territoire concerné, quel que soit l'opérateur de mobilité ou le moyen (un "Pass air" pour train, tram, métro, bus, vélo...).



Plusieurs mesures permettront de renouveler le parc automobile français au profit de véhicules électriques. / PHOTO NICOLAS VALLAURI

Anticiper les épisodes de pollution

Renforcer les mesures en cas d'épisode de pollution, sur des périodes de mise en œuvre plus continues et limitées dans le temps, y compris en restreignant la circulation aux seuls véhicules et usages les plus vertueux.

Un décret et des arrêtés seront signés rapidement afin de permettre notamment le déclenchement de ces mesures renforcées en anticipation des épisodes de pollution. Cette mesure aura pour effet : de tripler le nombre de jours soumis à la procédure d'alerte (à environ 30 jours en moyenne contre seulement environ 10 jours aujourd'hui) ; d'au moins doubler la durée de chaque épisode d'alerte (d'environ 1 ou 2 jours aujourd'hui, à 3 ou 4 jours).

ENCOURAGER LES VÉHICULES PROPRES

Le gouvernement travaille sur "les leviers ciblés" pour renouveler le parc des véhicules les plus émissifs (en termes de particules, d'oxydes d'azote et de dioxyde de carbone) tout en prenant en compte le pouvoir d'achat des propriétaires de ces véhicules. Ces leviers qui tiendront d'une labellisation assortie de données financières permettront d'accélérer le renouvellement spontané du parc ancien. Il y a aujourd'hui 6 millions de véhicules anciens qui contribuent à environ 30% des émissions de particules des véhicules particuliers et 20% des émissions d'oxyde d'azote.

STATIONNER SALE, STATIONNER CHER

Soutenir la mise en place d'une politique plus incitative en matière de stationnement payant : les collectivités pourront davantage avoir recours à des modulations de redevances de stationnement, notamment en fonction de l'identification de la classe des véhicules selon leur niveau de pollution. La gratuité du stationnement des véhicules électriques pourrait être adoptée à l'échelle nationale. Enfin, le montant de l'infraction au non-paiement de stationnement pourrait être revu à la hausse.

L'ANALYSE / Benoît Hartmann

"On n'a pas pris la mesure de l'urgence..."

Benoît Hartmann est porte-parole de France Nature Environnement. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages.

Le plan présenté par le ministre de l'Écologie est-il à la hauteur ? Il était urgent de sortir un plan en raison de la pression de Bruxelles. Problème, il est indigent et n'est accompagné d'aucun moyen pour la mise en œuvre. On n'a pas pris la mesure de l'urgence de la situation. La pollution atmosphérique aux particules fines fait 42 000 morts par an. La France compte 3 millions d'asthmatiques. La facture santé pour nous est énorme. Que dirait-on si les accidents de la route faisaient 42 000 morts par an ? L'intérêt public doit prévaloir par rapport aux intérêts économiques de tel ou tel. Une des mesures du plan Batho, par exemple, c'est de proposer un label de covoiturage en ville. C'est une vraie question, mais ce qui est proposé n'est pas à la hauteur. On pourrait par exemple réfléchir à mutualiser un service de desserte en ville, avec des véhicules plus petits qu'un 3,5 tonnes, moins polluants, et plus efficaces. Bref, on est souvent dans l'incantatoire. Il faut "inciter", mais on ne détaille jamais comment.

L'État a-t-il les moyens d'une politique plus ambitieuse ?

L'État est pris entre le marteau et l'enclume. D'un côté, il y a l'Europe qui nous presse d'agir parce qu'on est le deuxième plus mauvais élève européen, après la Grèce, en terme de pollution atmosphérique. De l'autre, il y a une certaine impuissance, car ce sont les collectivités locales qui peuvent agir à travers les "Plans de protection de l'atmosphère". Or, l'État n'a pas les moyens de les aider financièrement à faire bouger les choses.

La situation économique des constructeurs automobiles n'aide pas à prendre des mesures plus drastiques...

Évidemment ! L'État est tenu par les lobbies, qui exercent sur lui un chantage à l'emploi très dur et cynique. Ces mêmes lobbies ont déjà poussé à l'hyper-dieselisation du parc automobile avec 65% des véhicules, tout en délocalisant, in fine, les emplois.