

Paris en tête et Marseille à la traîne dans la lutte contre la pollution de l'air

Des associations publient un classement inédit des douze plus grandes agglomérations françaises selon les efforts engagés

Le Monde, 12 déc. 2019

Sur le front de la lutte contre la pollution de l'air, comme au foot, Marseille a du retard sur Paris. Un classement inédit publié mercredi 11 décembre par le Réseau Action Climat (RAC), Greenpeace et l'Unicef compare les décisions prises par les douze plus grandes agglomérations françaises, ces cinq dernières années, pour améliorer la qualité de l'air.

Paris et Marseille occupent les extrémités de ce classement : la place de leader pour la capitale, celle de lanterne rouge pour la cité phocéenne. Les douze agglomérations sont réparties en trois groupes. Paris, Grenoble et Strasbourg constituent le trio de tête des villes en « bonne voie » pour devenir respirables. Lyon, Nantes, Lille, Bordeaux, Rennes et Toulouse sont jugées « encore timides » dans leurs actions. En queue de peloton, Montpellier, Nice et Marseille sont « en retard », voire « très en retard ».

Pas de quoi pavoiser toutefois pour la capitale ou ses dauphins. « Aucune des grandes villes françaises ne va aujourd'hui assez loin pour protéger efficacement ses habitants de la pollution de l'air », commente Lorelei Limousin, responsable des politiques climat et transports au sein du RAC.

Responsable de 48 000 à 67 000 morts par an en France, la pollution de l'air est considérée par la Commission européenne comme le « problème numéro un de santé lié à l'environnement ».

Les ONG entendent profiter de la campagne pour les municipales de mars 2020 pour mettre la pression sur les candidats. « Les nouveaux élus devront prendre des mesures à la hauteur de l'urgence sanitaire et climatique », résume Sarah Fayolle, de Greenpeace. Six enjeux jugés prioritaires ont été retenus :

sortie du diesel et de l'essence et mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) efficaces, restriction de la place de la voiture, développement de la pratique du vélo, dynamique en matière de transports en commun, aides financières à la transition écologique, sanctuarisation des abords de crèches et d'écoles.

« On n'a pas su anticiper »

Marseille est « en retard » sur cinq de ces six enjeux quand Paris ou Grenoble sont « en bonne voie » pour quatre d'entre eux. Ainsi, dans la ville dirigée par Jean-Claude Gaudin (LR), aucune restriction de circulation n'existe pour les véhicules polluants quand Paris bannit les diesels les plus anciens depuis 2017. La capitale a été la première ville de France à mettre en place une ZFE. Cette dernière interdit progressivement les véhicules les plus anciens sur la base de la vignette Crit'Air. Et la maire (PS) de Paris, Anne Hidalgo, a programmé la fin des diesels d'ici à 2024 et des essences d'ici à 2030.

Avec Grenoble, Strasbourg, où 15 % des déplacements sont effectués à vélo, reste la ville la plus dotée en réseau cyclable. Son bilan est toutefois « terni », selon les ONG, par le feu vert accordé au projet autoroutier de grand con-

tournement ouest. Les efforts de Lyon (4^e) et de Bordeaux (6^e) pour développer le vélo sont également « plombés » respectivement par un projet d'autoroute urbaine et l'élargissement de la rocade.

Si les associations notent les efforts de la cité phocéenne en matière de piétonnisation, Marseille n'a pas rompu avec « le tout-voiture ». En témoigne la décision de construire une nouvelle rocade, le boulevard urbain sud. La ville accuse « un retard immense » en matière de politique cyclable ou de transports en commun. Un Marseillais réalise 119 voyages en transports en commun par an contre 278 pour un Francilien ou 242 pour un Strasbourgeois.

Enfin, à la différence de villes comme Nantes, la métropole marseillaise n'a pris « aucun engagement » visant à limiter la circulation des véhicules autour des établissements scolaires alors que plus de la moitié sont situés à proximité de zones où la pollution au dioxyde d'azote, principalement liée aux diesels, dépasse les limites légales.

Conclusion des ONG : « Marseille est dans le rouge. » Adjoint à l'environnement à la mairie de Marseille, Robert Assante partage ce constat : « On n'a pas su anticiper les changements pour proposer aux Marseillais des alternatives à la voiture. En 2016, Marseille est devenue la première ville de France avec une ligne de bus 100 % électrique. On devait en développer quatre autres. Mais, au lieu de ça, la métropole a préféré passer commande d'une centaine de bus diesel. » Ex-lieutenant de Jean-Claude Gaudin, M. Assante vient de rejoindre le candidat de droite dissident à la mairie de la ville. ●

« Aucune des grandes villes françaises ne va aujourd'hui assez loin »

LORELEI LIMOUSIN
Réseau Action Climat

STÉPHANE MANDARD