

En période de pic comme le reste du temps, Marseille à la traîne pour réguler la voiture

Après 14 jours de pollution à l'ozone dans la région, les mesures prises pour diminuer les émissions polluantes ont été rares dans la région. Alors que d'autres villes sont plus promptes à prendre des mesures d'urgence pour réguler le trafic routier, le peu de réactivité locale dessine en creux le manque de mesures de fond pour lutter contre la pollution au quotidien.



Photo David Lashermes

Par Lisa Castelly, le 8 Août 2018

Lien : <https://marsactu.fr/en-periode-de-pic-comme-le-reste-du-temps-marseille-a-la-traîne-pour-reguler-la-voiture/>

Pendant deux semaines, la donne a changé. Pour décourager les visiteurs de passage de circuler en voiture, le tarif des horodateurs a été doublé, avec une mention « ALERTE OZONE » sur les écrans des machines. À l'inverse, le stationnement est devenu gratuit pour les Marseillais munis d'un abonnement résident, afin de les encourager à ne pas utiliser leurs voitures. Une stratégie à double tranchant qui peut, de prime abord déconcerter, et qui a touché à sa fin mardi 7 août. Paris a de son côté fait un choix similaire pour les résidents, mais n'a pas augmenté les autres tarifs de stationnement.

Une mesure aux effets limités. « *Ce sont des mesures improvisées, ça ressemble à une action désespérée de la dernière chance*, raille Gilles Marcel, de France nature environnement (FNE) PACA. *Et en plus, on pénalise les utilisateurs de voitures individuelles qui n'ont pas trop le choix. On n'est pas face à une vision dans la durée* ». Marseille caracole en tête des podiums de la pollution aux particules fines et peine à réduire les émissions polluantes venues du trafic routier. Lesquels contribuent aussi à la pollution à l'ozone en période de forte chaleur. L'épisode qui se termine est « *exceptionnel par sa durée* », note Air Paca, l'association qui mesure les effets de la pollution au quotidien. « *Cela faisait au moins cinq ans que les Bouches-du-Rhône et les départements limitrophes n'avaient pas connu un épisode de pollution d'une aussi longue durée* ». Depuis 2001, le département connaît chaque année entre 18 et 52 jours de dépassement des seuils de pollution à l'ozone, précise l'organisme.

Des mesure difficiles à appliquer ou en retard

La réduction de la vitesse, de 20 km/h sur les voies rapides et les autoroutes est la principale règle temporaire imposée sur les routes de la région par l'État sur la durée de ce pic de pollution. Une mesure difficile à faire

appliquer, a reconnu le préfet de région dans les colonnes de *La Provence* fin juillet. « *Nous sommes bien sûr conscients qu'elles sont plus ou moins respectées et comprises, mais elles ont au moins une vertu pédagogique : faire prendre conscience à tout le monde que l'automobile est l'un des facteurs principaux de la pollution* », plaide ainsi Pierre Dartout.

Quid alors du projet de vignette pour identifier les véhicules moins polluants, seuls autorisés à rouler les jours de pics de pollution ? Si un arrêté préfectoral de 2017 prévoit bien la mise en place de la vignette Crit'air dans les Bouches-du-Rhône, la date à laquelle elle deviendra obligatoire reste floue. « *C'est un sujet qui n'avance pas, constate Gilles Marcel, la seule nouveauté à Marseille en cette matière depuis 20 ans, ce sont les voix de bus* ».

Circulation différenciée ou alternée, pas à l'agenda

Du côté de la préfecture, on ne s'engage pas sur un délai précis, tout en précisant que deux réunions sur le sujet sont prévues début septembre, avec élus, techniciens et experts « *pour préciser le dispositif (périmètre, seuil des vignettes autorisées)* » mais aussi pour envisager des mesures « *de long terme* ». Le service communication rappelle toutefois que, dans le cadre d'une alerte de niveau 1 comme celle de la période qui s'achève, la circulation différenciée en fonction de la vignette Crit'air ne s'appliquerait pas, mais seulement à partir du niveau 2.

À Paris, Strasbourg, Toulouse ou encore Grenoble, cette vignette est déjà en usage, et a été utilisée durant l'épisode de pollution à l'ozone. On parle de « circulation différenciée ». Dans la capitale et sa périphérie proche, par exemple, les véhicules classés catégorie 4 et 5 par le classement Crit'air – les plus polluantes – ont été interdits de circuler, de même que les véhicules sans vignette. En dehors des jours de pic de pollution, la municipalité travaille à l'interdiction des véhicules diesel et anciens dans l'enceinte de la ville.

Autre dispositif utilisé dans certaines villes en cas de pic et en l'absence de vignettes adéquates, la circulation alternée, en fonction des chiffres terminant les plaques minéralogiques. Une solution écartée par le préfet. « *La circulation alternée serait toutefois quelque chose de très difficile à mettre en œuvre, plus ici encore qu'en Île-de-France, car l'utilisation de l'automobile est très importante* », estimait-il auprès de *La Provence*.

Le constat n'est pas nouveau : de par sa situation géographique, et son schéma autoroutier, Marseille est difficile à sevrer du tout voiture. Premièrement parce qu'elle est, avec son port, la destination finale des camions, qui ne peuvent donc pas être temporairement détournés vers une autre direction. Et ensuite parce que le trafic ne peut pas être renvoyé vers une rocade pour désengorger le centre, du moins pas tant que la rocade L2 ne sera pas complètement ouverte (ce qui est prévu pour cet automne).

Revoir les transports sur le long terme

Enfin, la faiblesse du réseau de transports en commun, que la métropole cherche à redynamiser sans réels moyens financiers, explique cette incapacité à restreindre les trajets en voiture des particuliers. « *La question du déplacement, c'est du long terme, et c'est un travail qui n'est pas fait* », pose Gilles Marcel qui pointe « *une incapacité politique* » locale qui a mené à « *40 ans de retard* » en matière de transports. « *Ce serait bien de voir converger les différents acteurs. La région, qui a la responsabilité des TER, fait sa politique dans son coin, la Ville ne peut qu'agir sur le stationnement, tout ça demande beaucoup plus de travail en amont, de volonté collective* », poursuit-il.

Le militant écologiste voit d'un œil critique les mesures coercitives qui pourraient voir le jour comme les péages urbains ou la pénalisation des automobilistes roulant seuls afin d'encourager le covoiturage. « *Tout ce qui va dans le sens d'un air plus respirable, nous sommes d'accord. Les péages urbains, aussi, on y viendra peut-être, mais il faut un travail sur l'offre de transports collectifs, qui ne sont pas du tout à la hauteur. Ce type de solutions va encore plus créer de réactions négatives, ce sont de petites solutions* ». Du côté de la préfecture on glisse également que « *le préfet est prêt à engager toutes les mesures, voire des mesures contraignantes* », sans pour autant préciser lesquelles.

Une action sur le long terme qui est aussi encouragée par Air Paca., « *La pollution reste un sujet de long terme, il est difficile de voir réellement l'impact des mesures d'urgence. Des choses sont mises en place notamment pour la réduction de la pollution industrielle et routière, même il y a encore à faire* », estime Christelle Pakulic, en charge de la communication. Car si la part de l'automobile dans la pollution atmosphérique est très importante, sa réduction ne peut qu'aller de pair avec celle des émissions polluantes de l'industrie, mais aussi des paquebots du port invités à fonctionner à l'électricité une fois à quai.