

## QUALITÉ DE L'AIR

# « C'est mieux... mais ce n'est pas bien »

Avant de se préparer à la fusion avec ses homologues du Grand Est, l'Association pour la surveillance et l'étude de la surveillance atmosphérique en Alsace vient de publier son bilan de la qualité de l'air en 2015. Il y a deux manières de l'appréhender : de façon globale et optimiste, ou locale et plus inquiète...

Hervé de Chalendar

« Parfois, on me reproche d'être trop optimiste... », sourit Emmanuel Rivière, directeur adjoint de l'Association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace (Aspa). Mais on a le droit d'être optimiste, surtout quand on est scientifique. Cet optimisme, Emmanuel Rivière l'exprime ainsi : « On respire mieux aujourd'hui qu'il y a dix ans. Globalement, c'est mieux... mais ce n'est pas bien. » Là est l'importante nuance : ça s'améliore, certes, mais l'on part de loin et trop d'Alsaciens respirent encore un air nocif au quotidien.

L'Aspa vient de publier son bilan 2015 de la qualité de l'air en Alsace. Il confirme cette tendance de fond : globalement positive, mais toujours tâchée de points trop noirs. « Même si l'on n'est pas au bout du chemin, on voit que les efforts réalisés peuvent avoir des traductions » dans la réalité, assure Emmanuel Rivière.

Ces efforts, ce sont ceux des citoyens – qui prennent moins la voiture et plus le vélo et les transports en commun –, ceux des collectivités – qui favorisent ces transports en commun – et ceux des industriels qui, sous la pression de l'Europe et des ministères, dans leurs usines, leurs voitures ou leurs chaufferies, proposent, malgré les triches éventuelles, des technologies toujours plus propres. En 2015, relève l'Aspa, la qualité de l'air a été la plus souvent de très bonne à bonne partout en Alsace.



La station de mesure de l'Aspa située rue Aristide-Briand, à Mulhouse. Photo L'Alsace/Thierry Gachon



Emmanuel Rivière, directeur adjoint de l'Aspa, au siège de l'association, à Schiltigheim. Photo L'Alsace/Dominique Gutekunst

ce : durant 62 % des journées en plaine (59 % à Strasbourg, Colmar et Mulhouse) et 81 % dans les Vosges.

### Ozone et canicule

Si l'on veut compenser cette cure d'optimisme global, on peut suivre les réflexions du collectif Strasbourg Respire (lire ci-contre) ou juste regarder d'un peu plus près le bilan de la présence de ces polluants invisibles. Et là, en listant les trois principaux types, on ressent une furieuse envie de tousser...

• **Ozone.** L'ozone se manifeste quand le soleil agit sur une couche de polluants. Or la région a subi des vagues de chaleur l'été dernier, fin juin-début juillet et début août. On a alors relevé dix jours de dépassement du seuil de recommandation dans le Bas-Rhin et sept dans le Haut-Rhin (voir l'infographie ci-dessous). C'est le deuxième plus mauvais résultat depuis la terrible année 2003 – 34 jours de dépassement en Alsace ! –, mais c'est moins le fait d'une activité polluante accrue – l'activité est particulièrement faible

en août – que l'un des effets probables du réchauffement climatique.

• **Dioxyde d'azote.** Le dioxyde d'azote provient à 70 % du trafic routier. Sur ce point, « l'amélioration est quasi permanente », constate le directeur adjoint. Pour autant, des rivières de grands axes strasbourgeois restent sinistrés : ceux de l'autoroute A35 et des boulevards urbains. Pour 2015, les stations de mesure du boulevard Clemenceau et de l'A35 affichent des moyennes de – respectivement – 50 et 48 microgrammes ( $\mu\text{g}$ ) par  $\text{m}^3$ , soit dessus la valeur limite de protection de la santé humaine, fixée à  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . À la station Aristide-Briand de Mulhouse, on est à peine en dessous ( $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). À Colmar centre, on a relevé du 30.

• **Particules.** Pour ce polluant, « tout le monde participe : il vient du diesel, de certains chauffages, de certaines industries et pratiques agricoles... » Or, même près des grands axes strasbourgeois, « on ne dépasse plus la valeur limite pour la protection de la santé, fixée à

$50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pendant plus de 35 jours », remarque Emmanuel Rivière – il y en a eu 31 à proximité du trafic à Strasbourg. Ceci dit, malgré une tendance de fond à la baisse, la moyenne de 2015 est un peu plus élevée qu'en 2014 – cette fois, ce sont des épisodes de froid, en janvier et février, qui, avec le chauffage, ont provoqué ces pics. Et la valeur guide de l'OMS pour les particules PM 10 (diamètre inférieur à  $10 \mu\text{m}$ ), qui est bien plus ambitieuse que la valeur limite européenne ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$  contre 40), est encore dépassée dans les agglomérations alsaciennes.

Enfin, pour bien faire, il faudrait aussi s'inquiéter de polluants encore peu analysés, comme les pesticides et les pollens, lesquels forment de méchants cocktails avec les substances chimiques flottant dans l'atmosphère. Mais ceci est une autre histoire...

**EN SAVOIR PLUS** Un tour d'horizon détaillé de ce bilan 2015 est consultable sur le site de l'Aspa : [www.atmo-alsace.net](http://www.atmo-alsace.net)

### Un pic de benzo(a)pyrène à Thann

Que s'est-il passé en décembre 2015 dans le ciel de Thann ? Contrairement aux polluants comme les particules et le dioxyde d'azote, qui sont mesurés en continu par les stations de mesure, le benzo(a)pyrène est suivi par des prélèvements journaliers sur des filtres, lesquels sont analysés en différé. Et en janvier 2016, l'Aspa a eu la surprise de constater, dans les prélèvements de décembre à Thann, un taux très élevé de ce b(a)p. Si bien que pour la moyenne annuelle 2015, Thann affiche un taux de ce polluant de près de  $3 \text{ ng}/\text{m}^3$  alors que la valeur cible européenne pour la protection de la santé est fixée à  $1 \text{ ng}/\text{m}^3$ . Un précédent pic avait été noté à Thann en 2013 : il se situait entre 1 et  $1,5 \text{ ng}$ . Le benzo(a)pyrène est un hydrocarbure aromatique polycyclique (HAP) reconnu pour être fortement cancérigène. « Il se produit dans des conditions de combustion pas optimales, en particulier avec des combustibles comme le bois et le charbon », précise Emmanuel Rivière. On le surveille particulièrement dans des vallées vosgiennes en hiver, parce que l'on s'y chauffe plus au bois et que les vallées créent un effet de cuvette, et donc de surconcentration. Nous effectuons actuellement des recherches pour comprendre les raisons de ce pic de décembre... »

## Haro sur le diesel

Le collectif Strasbourg Respire milite pour une réduction des sources polluantes, notamment via une sortie du diesel.

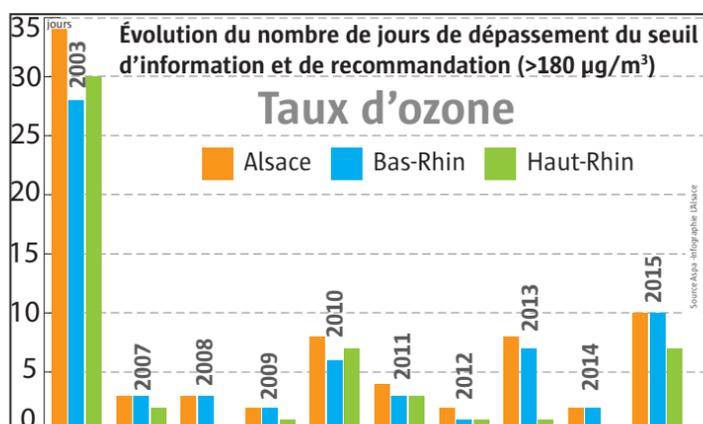
Philippe Wendling

Strasbourg Respire plaide, depuis 2014, pour l'instauration de mesures en faveur de la qualité de l'air dans la capitale alsacienne, mais aussi au-delà. Regroupant des citoyens et des médecins, le collectif s'est notamment illustré, il y a un mois, en mettant en exergue le fait qu'un pneumologue-allergologue affirmant que la pollution atmosphérique n'était pas cancérigène travaillait en tant que conseil pour le groupe Total. Le groupe est également à l'origine d'un « Appel de médecins pour une réelle prise de conscience des dangers de la pollution de l'air à Strasbourg ». Signé par 120 professionnels, ce texte souligne que l'agglomération affiche « des niveaux de pollution parmi les plus élevés de France » au détriment des populations. Preuve s'il en est : à l'âge de 30 ans, un Strasbourgeois aurait déjà perdu 5,7 mois d'espérance de vie à cause de la pollution atmosphérique, d'après une étude européenne Aphekom de 2013.

benzo(a)pyrènes, l'une des molécules les plus cancérigènes du marché, et même les filtres à particules n'y font rien. » Plus largement, souligne-t-il, les travaux menés par la commission Royal, suite à la tricherie de Volkswagen, démontrent que l'ensemble des véhicules testés pour l'heure ne respectent pas les normes européennes sur les principaux polluants.

Seule solution dès lors, pour Thomas Bourdrel : interdire le diesel en ville, comme le fait le Japon, ou au moins le réduire de façon drastique. Son collectif a ainsi poussé la candidature de Strasbourg à l'appel à projets « Ville respirable dans cinq ans » lancé par le ministère de l'Écologie. Retenue en 2015, la collectivité a prévu six actions, dont justement la fin du diesel dans son parc automobile et un encouragement à l'imiter pour ses sociétés d'économie mixte. « Il faut en outre trouver des solutions pour le dernier kilomètre de livraison afin d'empêcher l'entrée des camions dans la ville mais aussi que les entreprises jouent le jeu, notamment celles qui ont de vieilles camionnettes, poursuit le Dr Bourdrel. Les auto-écoles, par exemple, sont prêtes à changer leurs véhicules mais, pour cela, il faut un levier économique. Le problème est que tout est fait pour favoriser le diesel, à commencer par une fiscalité avantageuse, comme un remboursement de la TVA... Si nous voulons lutter contre la pollution localement, nous devons donc aussi le faire au niveau national. »

**SURFER** L'appel du collectif et ses autres revendications sont disponibles sur <http://strasbourgrespire.fr>



### À l'échelle du Grand Est d'ici 2017

La fusion des régions du Grand Est doit s'accompagner des celles des trois associations en charge de la surveillance de leur qualité de l'air : le code de l'environnement l'impose pour, au plus tard, le 1<sup>er</sup> janvier 2017. L'Aspa (aussi appelée Atmo Alsace), Atmo Champagne-Ardenne et Air Lorraine vont donc se réunir à l'automne pour une assemblée générale constitutive. Celle-ci

permettra la création d'une structure forte de 78 salariés (l'Aspa en compte à elle seule 38), qui pourrait s'appeler Atmo Grand Est ou Air Grand Est. Les présidents se seraient mis d'accord pour que son siège soit situé à Schiltigheim, actuel siège de l'Aspa. Créée dès 1977 et opérationnelle en 1980, l'association alsacienne a fait partie des précurseurs français en la matière.

### Agir en local et au national

Pollutions générées par le trafic routier et fluvial, par l'industrie, par les pesticides... Les cibles de Strasbourg Respire sont légion. « En Alsace, les concentrations en dioxyde d'azote sont causées durant l'hiver par le chauffage à bois à la campagne, mais surtout pendant toute l'année par les véhicules diesel en ville, déplore le Dr Thomas Bourdrel, l'un des porte-parole du collectif. Le diesel est également responsable des émissions de