

Le fond de l'air effraie

Troisième cause de mortalité en France, la pollution atmosphérique inquiète les usagers et les décideurs. Faut-il adapter la circulation à vélo à la pollution ? Les mesures de qualité de l'air livrent de nouveaux outils et s'ajoutent aux recommandations pragmatiques.

« Si, contrairement aux idées reçues, un cycliste est moins exposé à la pollution de l'air qu'un automobiliste dans l'habitacle de sa voiture, il n'en demeure pas moins important que les utilisateurs de vélos en ville adoptent certains réflexes, comme se placer devant les voitures au feu rouge, préférer les pistes cyclables séparées de la voie de circulation, garder une certaine distance lorsque l'on suit un bus, éviter les axes les plus fréquentés, adapter son effort à la qualité de l'air, car plus il est intense, plus on inhale de litres d'air à la minute », assure Marine Tondelier pour Atmo, la Fédération des associations de surveillance de la qualité de l'air. La déléguée générale proposa même d'enseigner ces règles avec celles de la sécurité routière à Thierry du Crest, le coordonnateur interministériel vélo, lors de la séance plénière du congrès du Club des villes et territoires cyclables à Nantes. Selon la fédération, la qualité de l'air serait la deuxième préoccupation des Français (après l'emploi), et viendrait en tête des sujets environnementaux avec le changement climatique.

Les outils numériques dans l'air du temps

L'opération rennaise de mesure citoyenne de la pollution, Ambassador, confirme cette crainte. Un tiers des participants se compose de cyclistes préoccupés par la question de savoir s'ils s'empoisonnent à rouler à vélo en ville (lire ci-contre).

De nouveaux outils numériques, comme Air to go, apportent des



Des aménagements pour cyclistes éloignés des axes de pollution et une conduite du vélo adaptée constituent les meilleures alternatives à la nocivité de l'air.

« Les aménageurs doivent privilégier les pistes cyclables séparées de la voie de circulation »

réponses rationnelles. Conçue dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'application pour smartphone permettant de mesurer la qualité de l'air s'est déployée sur la métropole de Dijon. Geovelo pourrait intégrer ces données à son calculateur, plus cyclable que la base cartographique utilisée. La prise en compte de la qualité de l'air par les applications GPS pour le vélo permet d'éviter les points noirs de pollution, mais également de ne pas tomber dans

REPÈRES

- Le respect des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour les particules en suspension permettrait d'éviter chaque année **3 000 décès prématurés en France**, correspondant à une moyenne de 3,6 à 7,5 mois d'espérance de vie gagnée pour les personnes de 30 ans et plus selon la ville, et à une économie en dépenses de santé de 5 milliards d'euros par an (comme l'a montré le projet européen Aphekom).
- La pollution atmosphérique constitue **la troisième cause de mortalité en France (9 %)**, derrière le tabac et l'alcool.
- Selon un rapport de la commission d'enquête du Sénat (2015), **la pollution de l'air coûterait plus de 100 milliards d'euros par an à la France**, auxquels s'ajoute l'absentéisme dans les entreprises ou la baisse des rendements agricoles.

les panneaux marketing des masques antipollution. Des emplâtres sur une jambe de bois, selon l'ANSES (Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail) ! Ces masques seraient inefficaces pour lutter contre les particules fines, et encore davantage pour bloquer les autres gaz polluants : azote, dioxyde, benzène (Évaluation du bénéfice sanitaire attendu de dispositifs respiratoires dits antipollution – mai 2018).

L'ambassade **mobile** de l'air

Ambassad'air débute sa quatrième édition. Son objectif ? Développer la mesure de la pollution par des habitants, grâce à des microcapteurs. Les explications de Jacques Le Letty, chargé de mission à la Maison de la consommation et de l'environnement, porteur du projet avec Rennes.



La bonne mesure des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables devraient-ils prendre les mesures de l'air et utiliser les informations des Associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (AASQA) ? Selon Marine Tondelier, « le type de voie réservée au vélo a une grande influence sur l'exposition des cyclistes. Les aménageurs doivent ainsi privilégier les pistes cyclables séparées de la voie de circulation aux bandes cyclables matérialisées mais accolées aux voies de circulation. Grâce aux cartes stratégiques de l'air produites par les AASQA, ils peuvent également avoir en tête les concentrations annuelles de polluants sur toute la ville et prévoir des itinéraires de vélo à l'abri des axes les plus pollués. » Si, comme le rappelait dans nos colonnes Jean-François Toussaint, directeur de l'Institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport (IRMES), « on retire dix fois plus de bénéfices à faire du vélo qu'on s'expose à des risques dans une atmosphère urbaine polluée », cette information peine à se diffuser. Pour mettre en selle davantage de nouveaux pratiquants, la crainte sanitaire mérite considération. ■

Ville & Vélo : Que faites-vous des relevés d'air, des cartographies des outils d'analyse ?

Jacques Le Letty : Les participants à Ambassad'air évaluent leur exposition à la pollution, que ce soit à pied, à vélo, dans le métro ou en voiture. La durée, l'horaire, les conditions dans lesquelles ces mesures nomades se font nous échappent. Par souci de rigueur scientifique, il n'est donc pas possible d'analyser convenablement ces mesures. D'autant qu'elles sont réalisées avec des matériels à bas prix, qui produisent des résultats approximatifs. Enfin, il est important que notre action ne vienne pas brouiller la mesure experte réalisée par Air Breizh (NDLR, observatoire de surveillance de la qualité de l'air en Bretagne). Donc, l'évaluation de la pollution que peuvent faire nos volontaires à pied, à vélo, en voiture permet avant tout qu'ils s'emparent du sujet de la qualité de l'air. Qu'ils soient des ambassadeurs d'une bonne qualité de l'air. Ce qui passe par une réduction de la pollution chronique de fond et donc par des actions sur les mobilités, le chauffage, l'agriculture, les comportements.

Les captoparties remplacent-elles les cartoparties ?

J-I.L : Oui, les captoparties font



Capteurs fixes (notre photo) ou mobiles, la mesure de la qualité de l'air devient citoyenne.

référence aux cartoparties, réalisées par les contributeurs à la carte libre OpenStreetMap. Une captoparty est une séance collective pour mesurer le niveau de pollution avec les capteurs. L'objectif est de rendre ludique et accessible à tous une opération de mesure de la qualité de l'air, dont on peut penser qu'elle ne relève que des seuls experts.

Cette expérience de capteur a-t-elle fait école sur d'autres territoires ?

J-I.L : Depuis l'origine du projet, nous avons eu le souci de documenter tout ce que nous faisons sur le Wikipédia local : wiki Rennes. Nous faisons cela pour être copiés ! De nombreuses collectivités (en France, mais aussi en Suisse, au Québec, etc.) et collectifs citoyens se

« Nous faisons cela pour être copiés »

tournent vers nous pour savoir quels capteurs nous utilisons, comment nous animons une balade de mesure, etc. Avec Grenoble, Rennes était pionnière dans la mise de microcapteurs à disposition des habitants. Nous sommes heureux de voir encore plus de citoyens et de territoires s'engager aussi dans la mobilisation sur la qualité de l'air via la mesure citoyenne. ■