

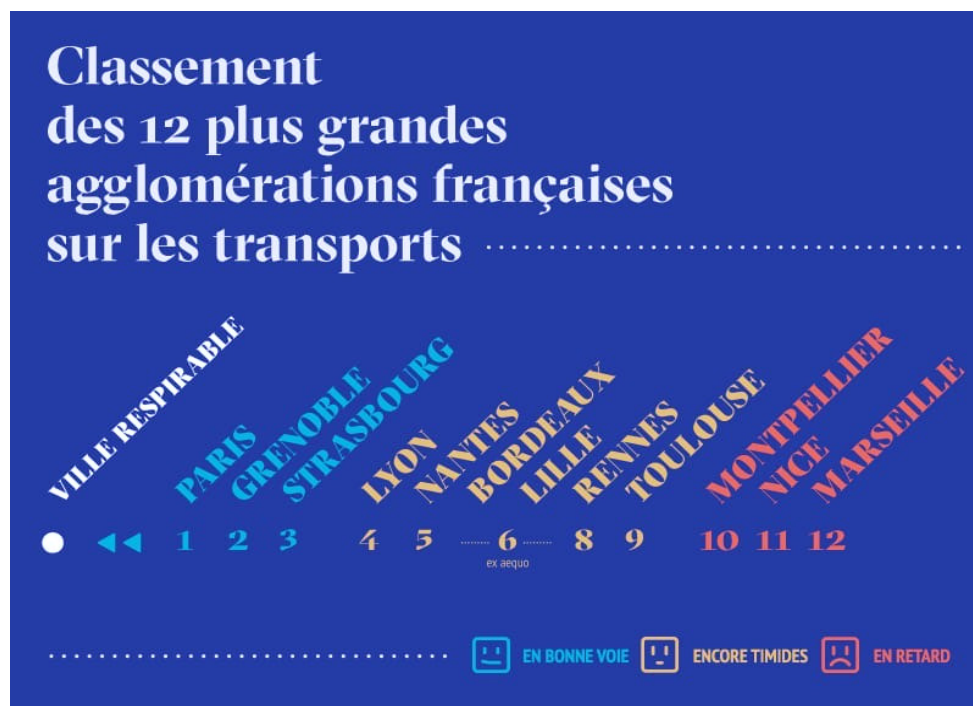
Zéro pointé pour Marseille et la Métropole en matière de réduction de la pollution de l'air

PAS D'ÉCOLOGIE SANS ÉCOLOGISTES

Notre rassemblement écologiste et citoyen accueille sans surprise le classement de Greenpeace, le RAC et l'Unicef qui classe les 12 plus grandes agglomérations françaises en fonction de leurs efforts pour améliorer la qualité de l'air.

Le suspens fut de courte durée, Marseille et sa métropole occupent la dernière place de ce classement et accusent un retard abyssal. C'est le résultat de 25 ans de mauvaises politiques qui privilégient systématiquement le « tout voiture », sans aucune prise en compte de la santé des habitant-es, des impératifs écologistes, de l'offre de transports alternatifs, ... bref des enjeux du XXIème siècle.

Marseille indifférente aux enjeux locaux et globaux



A l'heure où s'achève la COP25 qui se tient à Madrid, les collectivités ont montré qu'elles étaient des parties prenantes à part entière dans les conduites de changement et d'adaptation. La plupart d'entre elles ont fait preuve de volontarisme pour réduire leurs émissions de GES, ... sauf Marseille qui vit hors du temps !

Nos futur-es élu-es prendront les responsabilités qui s'imposent, des mesures à la hauteur de l'urgence sanitaire et climatique, pour faire entrer Marseille dans le 21ème siècle, en faire une ville respirable !

NOUS SOUHAITONS COORDONNER L'ACTION DE LA VILLE ET DE LA MÉTROPOLE SUR LE COURT / MOYEN / LONG TERME, POUR PROMOUVOIR, ENTRE AUTRES :

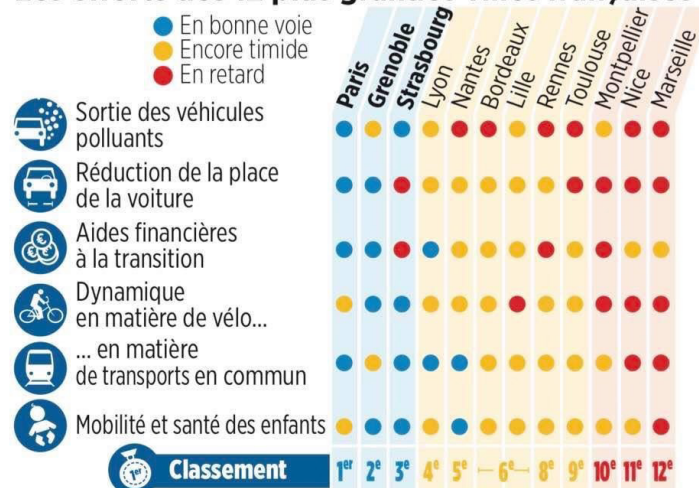
- La votation citoyenne, d'un nouveau « PDU climat » co-construit sur un temps long mettant les enjeux climatiques au cœur du débat ;
- Un report du budget alloué au routier vers un financement du transport en commun et des mobilités douces ;
- Des investissements massifs dans les transports en commun rapides et non polluants ;
- Le développement de zones à trafic limité (ZTL), de zones 30 et de zones à faibles émissions (ZFE) ;
- La réduction de l'impact environnemental des bateaux de croisière ;
- Le développement du fret par rail ;
- Le fléchage de financements aux acteurs de la transition écologique et énergétique ;
- La piétonisation des abords des écoles et établissements à public sensible ;
- Un véritable plan vélo incitatif qui permette d'en augmenter le nombre d'utilisateurs ;
- Une régie du dernier kilomètre par petits véhicules électriques ou vélo cargo.

A Marseille l'écologie est nulle part : 0/6

Pour établir ce classement, les ONG ont analysé les décisions prises par les 12 principales métropoles ces cinq dernières années selon 6 enjeux jugés prioritaires :

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

Les efforts des 12 plus grandes villes françaises



Marseille, pourtant concernée par l'obligation de mettre en place une ZFE avant fin 2020, en est toujours au stade de l'étude. Manque de volontarisme ou incompetence ? Un subtil mélange des deux que les Marseillais·es apprécieront. La Mairie doit penser que les habitant·es peuvent se contenter des maigres efforts de piétonisation dans l'hyper centre de Marseille (tourisme et JO obligent) - qui dans le reste de la ville n'a pas du tout rompu avec le tout-voiture. On le voit avec la poursuite entêtée de projets de construction désastreux comme la nouvelle rocade du Boulevard urbain sud, la bretelle de Schloesing ...

Marseille accuse « *un retard immense* » en matière de politique cyclable ou de transports en commun. Un·e Marseillais·e réalise en moyenne 119 voyages en transports en commun par an contre 278 pour un Francilien ou 242 pour un Strasbourgeois - alors que la taille de la ville de Marseille et l'étalement urbain sont des éléments qui imposent d'avoir une stratégie réfléchie et ambitieuse en termes de transport. Marseille, à l'image de ses dirigeant·es, n'a pas évolué depuis les 30 glorieuses.

Enfin, à la différence de villes comme Nantes - qui a mis en place des aires piétonnes temporaires le matin aux abords des écoles -, la métropole marseillaise n'a pris « *aucun engagement* » visant à limiter la circulation des véhicules autour des écoles alors que plus de la moitié sont situées à proximité de zones où la pollution au dioxyde d'azote, principalement liée aux diesels, dépasse les seuils autorisés.

Nous rappelons que La Cour de justice de l'UE condamne la France pour avoir dépassé - à Marseille et dans d'autres villes - de manière systématique et persistante la valeur limite annuelle pour le dioxyde

d'azote (NO₂) depuis le 1er janvier 2010 dans les territoires de Marseille.

L'état d'urgence sanitaire et climatique à Marseille n'est plus à démontrer. L'heure est aux solutions et aux politiques ambitieuses, à la hauteur des enjeux de notre ville.

Pour cela, nous devons mettre en responsabilité des élu·es écologistes et des citoyen·es qui se sentent concernés, pour porter un projet résolument écologiste qui garantit la santé des habitant·es, et un cadre de vie durable et désirable.

CONTACT PRESSE

Karim Hammoumraoui

06 20 02 87 88

contact@deboutmarseille2020.fr

Suivez la campagne sur :



@DeboutMarseilleEcologisteCitoyenne2020



@deboutmarseille_ecologie



@Ecolo2020