

Rétrospective de 3 ans de surveillance de la L2 - Juin 2016 à décembre 2018

Janvier 2020

Le bilan détaillé de la campagne est en ligne sur www.atmosud.org

Contexte

Le projet de contournement autoroutier de Marseille (L2 – A507) a abouti et devrait, à terme, être emprunté par 100 000 véhicules par jour. La qualité de l'air est évaluée en ville et aux abords de la L2 afin d'estimer l'impact de la mise en place de cette infrastructure localement, et à l'échelle de l'agglomération marseillaise.

Le contournement de Marseille par la L2 devrait permettre le délestage du trafic dans le centre-ville avec une réduction des niveaux de pollution en dioxyde d'azote et de particules fines dans certains quartiers de la ville.

Sur les parties recouvertes de la L2, l'impact sur la qualité de l'air devrait être moindre que celui aux têtes de tunnel et au niveau des trémies. L'exposition des populations sur les parties ouvertes est à étudier.

AtmoSud a déployé des matériels de mesure pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air de la mise en service progressive de cette rocade. Les dates faisant actes sont celles de l'ouverture du 'tronçon est' le 29 novembre 2016, puis de la 'partie nord', et donc de la mise en circulation totale de la rocade à partir du 17 octobre 2018.

Sur les sites investigués, les stations ont mesuré en continu des polluants influencés par le trafic : le dioxyde d'azote, les particules fines PM10 ainsi que le « Black Carbon » (sauf à Marseille / Jean Moulin – site sentinelle en centre-ville). Ces mesures ont été comparées à celles de deux stations de référence du réseau d'AtmoSud, situées au palais Longchamp en situation urbaine de fond et sur le boulevard Rabatau en proximité du trafic routier.

Le dioxyde d'azote en ligne de mire

De 2016 à 2018, trois sites aux abords de la L2 ont été investigués par AtmoSud, au moyen de stations de mesures mobiles. Aucun dépassement de valeurs limites n'a été constaté pour le NO₂ sur ces sites jusqu'au 31 décembre 2018.

Marseille / Kaddouz a enregistré 36 µg/m³ en moyenne en 2018 alors que la L2 Nord est entrée en service tard dans l'année. Cependant, avec l'augmentation de trafic attendu, la valeur limite de 40 µg/m³, pourrait être dépassée en 2019.

Marseille / Benausse, a enregistré un maximum horaire de $170 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour rappel, la valeur limite horaire est de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à ne pas dépasser plus de 18 fois par an.

Des particules fines émises par le trafic, mais pas seulement

La valeur limite de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle pour les particules fines n'est pas dépassée sur les sites étudiés. Les moyennes mesurées sont similaires à celles du site urbain de référence de Marseille / Longchamp. L'impact des émissions du trafic de la L2 est visible mais reste généralement plus faible que celui du chauffage au bois observé en hiver. Des dépassements du seuil journalier de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM10 sont constatés mais la contribution du trafic y est rarement majoritaire.

Les concentrations annuelles en PM_{2,5}, quant à elles, sur les stations Kaddouz et Rabatau sont de $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2018, et de $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour Marseille / Longchamp, se situant sous la valeur limite de $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour ce polluant, mais au-delà de la ligne directrice de l'OMS de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle.

Un impact visible

L'ouverture de la partie Est se voit sur les concentrations mesurées, que ce soit pour le dioxyde d'azote ou les particules fines issues d'une combustion de matière fossile. Sur le site de la Fourragère, avant la mise en circulation, les concentrations dans l'air de ces deux polluants étaient en moyenne inférieures à celles mesurées à Marseille / Longchamp. Le site de La Fourragère est représentatif d'un milieu résidentiel périurbain. Après l'ouverture du tronçon est, et l'arrivée du trafic automobile, ce n'est plus le cas, les niveaux de polluants sont en hausse.

Au Nord, l'impact est plus difficile à discerner sur le moyen terme puisque la L2 n'est pas le seul émetteur dans les environs du site (travaux du boulevard Allende, Avenue Raimu). La phase d'ouverture de la partie nord aura tout de même causé des hausses significatives de concentrations en polluants durant quelques jours. Sur le boulevard Jean-Moulin, l'amélioration de la qualité de l'air n'est pas évidente.

AtmoSud poursuit les mesures en 2019, alors que la L2 sera en pleine charge et que les travaux autour de l'hôpital de la Timone seront terminés. De plus, une vaste campagne d'échantillonnage par tubes passifs mesurant le dioxyde d'azote et le benzène sera menée sur la rocade, mais aussi sur toute la ville afin d'évaluer l'impact de cette autoroute à grande échelle.