Le Monde 20/9/2000 p2

Malgré le « daktylios », Athènes étouffe toujours sous la pollution automobile

LE MOIS d'août a été tranquille à Athènes : nombre d'habitants de l'agglomération (4 millions environ) étaient en vacances, et le vent du Nord - le meltem - a soufflé abondamment. On a donc pu respirer normalement, se baigner sur les plages de moins en moins polluées de la côte du golfe Saronique et, surtout, circuler et se garer sans problèmes. La vitesse moyenne de circulation des bus et des trolleys a augmenté de 50 %, selon une étude de l'Organisme des transports urbains d'Athènes (OASA) qui planche sur les moyens d'améliorer le trafic en vue de la grande affaire de la capitale : les Jeux olympiques d'été en 2004.

En règle générale, la situation à Athènes n'est pas brillante. L'agglomération de l'Attique (région athénienne), qui représente 3,2 % de la superficie nationale, rassemble près de 40 % de la population, 50 % des industries et 55 % des voitures particulières (quelque 1,5 million). Selon l'OASA, la circulation dans la capitale a atteint un point critique. Aux heures de pointe, 85 % des grands carrefours sont au bord de l'asphyxie. Seuls trois habitants du bassin athénien sur dix utilisent les transports en commun.

C'est cette situation que le nouveau secrétaire d'Etat à l'environnement, Elias Efthymiopoulos, entré au gouvernement après la victoire socialiste aux législatives du mois d'avril, a dénoncée en août dans le quotidien

Ta Nea. « Déjà problématique, la circulation à Athènes le sera de plus en plus. Actuellement, le nombre de voitures double tous les dix à quinze ans. Il est clair qu'on se dirige vers une impasse », a souligné M. Efthymiopoulos.

« SOS ATTIQUE »

Ancien fondateur de la section grecque de Greenpeace, le secrétaire d'Etat a surtout mis en cause le fameux *daktylios* (anneau) instauré en 1992. Cette mesure, qui impose un système alterné de circulation aux voitures particulières dans le centre de la capitale, « a fait son temps » : « Un grand nombre d'automobilistes disposent aujourd'hui de deux voitures, estime-t-il. Il faut absolument limiter l'utilisation de la voiture. Cela se traduit par la création de zones de circulation interdite, l'extension du réseau métropolitain et l'introduction du tramway à Athènes. Limiter progressivement la circulation dans les zones à forte concentration urbaine et l'interdire dans d'autres, notamment le centre historique et la zone des sites archéologiques : telle est la stratégie à suivre. »

Ces déclarations ont fait bondir son ministre de tutelle, Costas Laliotis, qui a souligné que la levée du *daktylios* n'était pas à l'ordre du jour. L'achèvement des lignes 2 et 3 du métro, la modernisation et le développement des transports urbains, la création d'un tramway et d'une voie ferrée en banlieue,

« vont fournir de nouvelles données. Dans ce cadre, qui prendra quatre ans, on réexaminera le *daktylios* », a ajouté M. Laliotis.

Problème numéro un de la vie quotidienne à Athènes, la circulation automobile est aussi la principale cause de la pollution atmosphérique qui sévit dans la capitale grecque. Le *néfos* (nuage toxique) est toujours présent à Athènes, reconnaît M. Efthymiopoulos. Ce n'est plus le *néfos* des années 70 : certains agents polluants, comme le dioxyde de soufre (SO₂), ont disparu ; mais d'autres ont fait leur apparition, comme le plomb, les oxydes d'azote, les hydrocarbures et l'ozone.

Les autorités ont fait de gros efforts, surtout sur la qualité des carburants et le contrôle technique systématique des véhicules. Le gouvernement a aussi lancé en 1994 le programme « SOS Attique », vaste plan d'amélioration de la qualité de la vie. Les grands travaux d'infrastructure financés par les fonds européens commencent à produire des effets positifs. Deux lignes de métro de 13 kilomètres ont été inaugurées fin janvier et deux autres tronçons de 8 kilomètres vont bientôt voir le jour. Les autorités tablent sur une diminution de 10 % de la circulation et de 30 % de la pollution, une fois l'ouvrage terminé.

de notre correspondant
Didier Kunz