

Sommaire

EDITO

La qualité de la vie
Bernard SUSINI

DOSSIER :

1. L'HABITAT DES FAMILLES
Une priorité pour l'Unaf et les Udaf.
Udaf 13

2. LA SANTE
Pollution de l'air : danger.
Pierre DJIANE

3. LES TRANSPORTS
• Et demain ?
Max LEBRETON
• Se déplacer pour les personnes handicapées !
Didier BOISSIN

4. LA VILLE DE DEMAIN
Une esquisse...
Gabriel CHAKRA

5. LA TERRE
Autour de nous un cadre environnemental exceptionnel.
Agam

6. LA MER
Un milieu sensible.
Nardo VICENTE

7. A L'EAU
Pour une meilleure gestion des eaux usées
Nardo VICENTE

8. FAMILLATHLON
Le sport une activité liée par nature à la qualité de la vie
A. Lantenois-FARKAS



LE DOSSIER

LA QUALITÉ DE LA VIE



La qualité de la vie, expression communément utilisée, est pourtant une notion difficile à définir car son contenu couvre plusieurs domaines et sa conception a évolué au fil du temps.

Elle n'est pas seulement liée à la satisfaction d'un confort matériel immédiat, elle touche aussi à une certaine vision de l'urbanisme, de l'habitat, des modes de déplacement et d'une manière générale, à la préservation de notre capital « nature », source de régulation sociale.

Enfin sa perception par l'opinion publique a changé avec la remise en cause de la place prépondérante, accordée à la voiture, seul paramètre qui conditionnait tous les autres. La facilité de déplacement, la liberté qu'elle offrait ont entraîné l'étalement urbain, l'éclatement géographique entre les lieux de domicile, de travail comme des loisirs, la raréfaction du foncier, la pollution, le gaspillage de temps et d'énergie... Cette organisation urbaine ne répond plus à la qualité de vie souhaitée par nos concitoyens, elle est devenue : « un élément essentiel du mal de vivre ».

Vivre ensemble

La qualité de vie devra passer désormais par une autre organisation sociale : il nous faut renouer avec les anciens principes qui reposaient sur la compacité urbaine, la densité humaine, la facilité de l'accès aux services, mais aussi sur l'existence de lieux de respiration.

• **Tout d'abord**, pour abolir les distances, réduire les durées de déplacement, diminuer le coût financier de la mobilité, il faut que l'habitat, les emplois, les commerces, les équipements se situent dans un rayon géographique limité. C'est ce que l'on appelle « les circuits courts ».

• **Ensuite**, il convient d'élargir le champ des modes de déplacement. Les différentes formes de transport devant coexister (partage sécurisé des voies), et être interconnectés (parkings relais, pôles de correspondance, rabattement sur lignes existantes) afin de limiter les méfaits liés à la pollution et au bruit. Le grand défi actuel consiste à trouver un équilibre entre les transports en commun, l'automobile, les deux roues et les piétons.

• **De même**, la qualité de la vie est impactée par l'art de bâtir. Celui-ci exige un renouvellement des formes architecturales, une révision de l'agencement interne des appartements afin de correspondre à l'évolution sociétale (mono-parentalité, diminution de la taille des familles, population vieillissante). Le coût des charges doit impérativement être pris en compte en améliorant l'isolation thermique, en favorisant l'installation d'équipements efficaces énergétiquement, en intégrant en amont et en aval le tri sélectif des déchets afin de favoriser leur réutilisation.

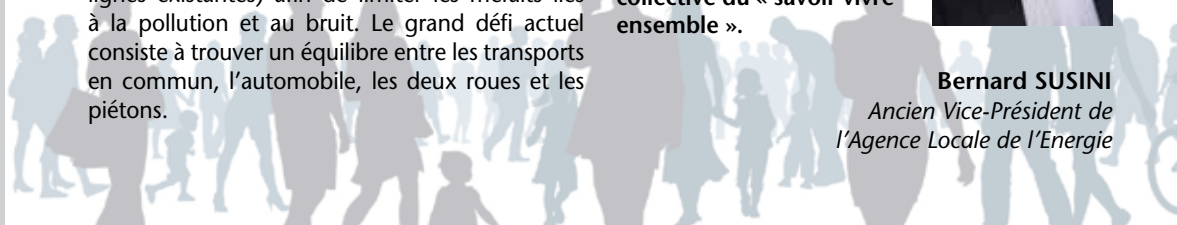
• **Par ailleurs**, la présence de jardins, parcs, réserves naturelles contribuent à l'équilibre, à l'harmonie des habitants et renforce l'image positive qu'ils se font de leur ville. La valorisation du patrimoine naturel répond à un besoin humain fondamental.

• **Enfin le numérique**, nouveau facteur technologique, peut apporter sa contribution dans la recherche du bien-être. Il permet, sans se déplacer, d'accéder aux prestations des services publics, de se faire délivrer des documents officiels, de contrôler au plus près sa consommation d'électricité, d'essence, de pouvoir à distance baisser ses volets roulants, enclencher une alarme mais aussi procéder à des réservations de spectacles, et bientôt de trouver une place libre de stationnement sur la voie publique ou dans un parking sans avoir à la chercher. Plus encore, le numérique peut contribuer à briser l'isolement dans lequel peut se trouver une personne en assurant des échanges de proximité, voire de solidarité, au niveau d'un immeuble, d'un quartier...

On le voit, le chantier est immense et implique le concours de tous : chacun à son niveau peut apporter sa contribution à une meilleure qualité de vie assise sur la prise en compte individuelle et collective du « savoir vivre ensemble ».



Bernard SUSINI
Ancien Vice-Président de l'Agence Locale de l'Energie





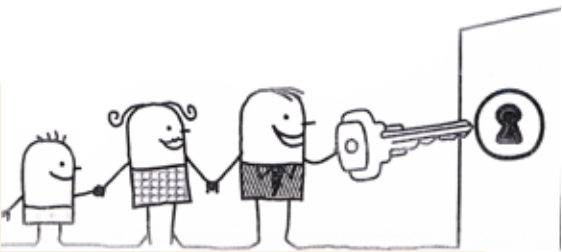
L'HABITAT DES FAMILLES

Une priorité pour l'UNAF et les UDAF

Le logement est un bien durable et transmissible. Outre sa valeur économique, le logement est investi d'une valeur affective et témoigne symboliquement d'une position sociale. Ainsi, pour chacun, l'objectif est-il de vivre dans un espace au sein duquel il se sent bien, qui lui ressemble, et qui le définit socialement.

Le refuge de la famille

Le **logement**, ou l'habitat dans son ensemble, reste également un refuge pour la famille, dans lequel chacun dépose sa marque.



Il constitue, le premier espace vital où elle se construit, où les personnes qui la composent trouvent leurs repères et font l'apprentissage quotidien d'un savoir-vivre collectif.

Il représente un enjeu de société tant il conditionne la vie personnelle, sociale et familiale.

Ce n'est pas un bien de consommation comme un autre mais un droit essentiel qui permet à chaque personne de vivre dans la dignité.

Que l'on soit propriétaire ou locataire, le logement représente souvent pour la famille le plus gros poste de dépense.

Les familles sont donc concernées au premier chef par les mesures définitives qui seront prises après le vote et les décrets d'application de la loi sur la transition énergétique.

Parmi les principales mesures annoncées :

- **l'allègement fiscal pour les travaux de rénovation énergétique** à hauteur de 30 % du montant de ces travaux, engagés entre le 1^{er} septembre 2014 et le 31 décembre 2015, et ce dès la première opération ;
- **l'éco-prêt à taux zéro** sera également relancé à partir du 1^{er} juillet prochain pour passer de 30 000 à 100 000 prêts par an ;
- **le chèque énergie** viendra aider les familles les plus modestes à lancer leur chantier de rénovation ;
- **les guichets uniques** d'information installés dans les communautés de communes pour permettre aux particuliers de se renseigner sur les travaux possibles,

leur financement et même les artisans agréés pour les effectuer.

Il est évident qu'à terme ce sont toutes les familles, et parmi elles les plus modestes, ce sont tous les secteurs, et parmi eux les secteurs ruraux et agro urbains, qui sont concernés.

Les familles dans leur habitat devront participer à l'évolution des techniques et des méthodes pour bénéficier des innovations limitant leur consommation et par là même leurs dépenses (approche bio climatique, performance thermique des matériaux, efficacité énergétique des équipements, énergies renouvelables, réutilisation des déchets, récupération de l'eau...).

Pour être en harmonie avec la civilisation néo-urbaine qui s'annonce, ces familles s'inséreront et bénéficieront de politiques de santé, de transport, d'urbanisation, d'environnement à redéfinir ou à restructurer.

Entre la société d'Aristote et celle de Platon, nous choisirons toujours la plus ambitieuse, celle de Platon.

UDAF 13



LA SANTÉ

Pollution de l'air : danger...

En raison de l'augmentation du trafic routier, d'une urbanisation croissante, et de l'industrialisation de certaines zones, des habitants de la région PACA respirent un air dont la qualité est inférieure à celle exigée par les normes européennes.

De nombreux travaux scientifiques sont venus étayer l'importance des effets, sur la santé, de la pollution atmosphérique aussi bien en termes d'états pathologiques qu'en terme de mortalité que ce soit à court ou à moyen terme. L'amélioration de la qualité de l'air constitue donc un enjeu majeur de santé publique.

Les polluants atmosphériques néfastes pour la santé se présentent sous formes de gaz (ozone, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, monoxyde de carbone) ou

de particules dont les plus fines sont les plus dangereuses car, facilement inhalées. Elles pénètrent plus profondément dans l'appareil respiratoire et peuvent même atteindre le système cardiovasculaire. Les polluants de l'air extérieur sont notamment impliqués dans les pathologies respiratoires (asthme, bronchites, insuffisances respiratoires, cancers) et dans la survenue d'affections cardiovasculaires (infarctus du myocarde, angines de poitrine, troubles du rythme cardiaque, AVC).

Ils sont également mis en cause dans le développement de cancers extra pulmonaires et dans plusieurs affections du système reproducteur : baisse de la fertilité masculine, augmentation de la mortalité intra-utérine et faible poids des enfants

à la naissance. Il faut cependant savoir que, si toute la population est exposée à la mauvaise qualité de l'air, il existe une grande variabilité individuelle dans la réceptivité aux polluants atmosphériques.

Ainsi certaines personnes sont plus sensibles que d'autres, c'est le cas des enfants surtout entre 0 et 3 ans, des femmes enceintes, des personnes âgées de plus de 70 ans, des asthmatiques, des insuffisants respiratoires et cardiaques, des fumeurs et des sportifs durant la pratique d'une activité physique intense. Les effets néfastes de la pollution de l'air se traduisent également en terme de mortalité.

Selon l'OMS, 7 millions de personnes sont décédées dans le monde en 2012 de maladies liées à la pollution

atmosphérique. La plupart de ces décès ont été provoqués par des maladies pulmonaires, cardiaques ou vasculaires cérébrales. Une étude européenne incluant 9 villes françaises dont Marseille a montré que le dépassement régulier des seuils de pollution pour les particules fines coûterait environ 7,5 mois d'espérance de vie aux marseillais à l'âge de 30 ans.

Connaître les substances nocives pour la santé dans l'air que l'on respire, à l'intérieur des espaces clos ou mi clos, est essentiel et complémentaire à la connaissance de celles du milieu extérieur.



Parmi les polluants chimiques, la fumée de tabac reste la principale source de pollution suivie par les appareils de combustion destinés à cuire les aliments ou à se chauffer. D'autres polluants plus spécifiques comme le formaldéhyde sont libérés dans l'air intérieur par le sol, le revêtement des murs, le mobilier moderne, les produits d'entretien, les matériaux de construction...

A ces polluants chimiques s'ajoutent des polluants biologiques (allergènes, moisissures, bactéries contenues dans les systèmes de climatisation, le réseau d'eau froide et les humidificateurs). Le renouvellement de l'air et son brassage sont des éléments clés de la qualité de l'air intérieur.

Des progrès notables ont été réalisés en matière de réduction de la pollution atmosphérique au cours des vingt dernières années. Ces progrès sont pour partie le résultat des améliorations technologiques et de l'évolution des

normes nationales ou européennes en matière d'émissions et de qualité des combustibles et des carburants.

Cependant malgré cette tendance générale à la baisse des émissions polluantes, plusieurs pays, dont la France, ne respectent pas toutes les normes européennes.

Les pouvoirs publics se doivent d'apporter, à l'échelon international, national et local, des solutions appropriées qui soient soutenables sur le plan économique et social et d'encourager des initiatives citoyennes afin de continuer à améliorer la qualité de l'air et réduire ainsi les effets néfastes des polluants sur la santé des populations.

Pierre DJIANE
Professeur Honoraire
Faculté de Médecine de Marseille



LES TRANSPORTS

• Et demain ?

De nos jours, l'évolution des sciences conduit à des modes de vie dépendants, liés notamment à l'usage du numérique. Il en est ainsi des transports en permanentes reconfigurations dans un environnement de contraintes imposées ou auto-imposées.



Personne ne peut prétendre s'affranchir de telles situations. La famille, malgré elle, est immergée et dépendante de l'ensemble de ces relations interconnectées, réseaux immatériels ou matériels comme celui par exemple des transports.

Sur un réseau de transport on ne se déplace plus de la même manière, les motivations et les objectifs étant différents et changeant sans cesse. La place et l'importance de la notion de transport et de déplacement pour une famille sont primordiales.

Nous n'aborderons dans ce qui suit que les déplacements en lien direct avec la vie familiale : le travail, l'éducation et la formation, les loisirs.

Les déplacements professionnels

Les liaisons entre le lieu de travail et le domicile représentent 21% de nos déplacements.

Un habitant des Bouches-du-Rhône effectue en moyenne 3,85 déplacements par jour (moyenne nationale 3,7) dont deux à des fins professionnelles. Ceci fait qu'au total il consacre quasiment une heure par jour à ses déplacements, pour une distance cumulée d'environ 24 km.

On se déplace moins dans une zone résidentielle fortement urbanisée que dans une zone rurale comme dans la zone Alpilles-Durance (cinq fois plus qu'à Marseille) où les infrastructures de transport font défaut.

Enfin, 2 salariés sur trois ne travaillent pas dans les communes qu'ils habitent. La proportion passe à 3 sur 4 pour les couples.

Les déplacements à des fins éducatives et de formation

Jusqu'à 16 ans, les 4/5^{èmes} des enfants étudient dans leur commune de résidence et connaissent des temps de transport réduits (55% utilisent un transport en

commun... un enfant sur trois fait 1 km en voiture pour se rendre à l'École).

Malheureusement, lors de la mise en place des rythmes scolaires, le lien entre éducation et transport n'a pas ou peu été abordé.

Enfin, malgré de nombreux efforts en matière de communication, il est à regretter que sur l'aire métropolitaine un pour cent seulement des habitants de certaines communes périphériques soient titulaires d'une carte de transport (entre 50 et 60% pour Marseille intramuros).

Les déplacements à des fins de loisirs

Alors qu'auparavant, les centre-villes étaient lieux de loisirs et de détente, on constate au fil du temps leur transfert sur la périphérie des villes. On ne se détend plus là où l'on réside mais ailleurs. C'est un fait, les réseaux de transports en commun ne sont pas configurés en fonction des besoins mais en fonction de motivations économiques.

Les flux et déplacements des personnes en novembre ne sont pas les mêmes en mai ou en juillet. Se rendre d'une commune périphérique de la banlieue marseillaise à une plage de Marseille prend beaucoup plus de temps en juillet qu'en décembre, période où l'on ne va pas à la plage.

LES TRANSPORTS (suite)

Il y a un refus certain de se servir des réseaux de transports en commun. 50% des personnes considèrent que les réseaux ne sont pas adaptés, 25% jugent la tarification excessive. Pour deux parents qui utilisent, avec trois enfants, de manière aléatoire des transports en commun, il existe plusieurs dizaines de tarifs... suivant le jour, la période, etc...et ce pour faire quelques kilomètres !!



La solution risque de ne pas venir de la révision du modèle économique du concept de transport mais de celui de déplacement. Après quelques tentatives réussies, les nouvelles technologies sont en train de rattraper et dépasser le concept de déplacement qu'il soit individuel ou familial. Ryanair transporte

en France plus de passagers qu'Air France. La croissance de sites type Blablacar montre qu'il existe un marché potentiel pour pallier les carences d'infrastructures de transport trop rigides

Enfin, est posée la question des infrastructures peu adaptées à des solutions de covoiturages urbains ou de groupes. Dans certains pays (Espagne, Argentine, etc...), les autoroutes urbaines disposent de nombreuses entrées-sorties sur des aires de stationnement. On gare sa voiture sur cette aire, on appuie sur un bouton pour indiquer au prochain bus qu'un passager l'attend, le bus sort de l'autoroute le temps de prendre le passager et reprend l'autoroute...dans d'autres pays, les autoroutes se configurent automatiquement en fonction des flux de véhicules et des heures.

Les idées ne manquent pas. Encore faut-il qu'elles répondent à des nécessités réelles et servent les usagers plutôt que de répondre à des modèles économiques et financiers qui, trop souvent, ignorent ceux qu'ils sont censés servir, c'est à dire les familles.

Max LEBRETON

Membre du bureau de l'UDAF

Le texte intégral de cette contribution se trouve sur le site : www.udaf13.fr



• Se déplacer pour les personnes handicapées !!!

L'agence nationale de rénovation urbaine a mis l'accent dans un arrêté du 29 juin 2011 sur plusieurs éléments de politique générale liés au handicap, parmi eux :

- l'amélioration de la structure urbaine
- l'amélioration de la desserte, notamment aux transports en commun et aux liaisons douces (en prenant en compte les enjeux de la sécurité routière)
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et autres situations de handicap dans les espaces publics, les bâtiments et les logements...

Il est bon d'affirmer haut et fort que l'accessibilité et le développement durable doivent être appréhendés, en dehors de toute logique budgétaire à court terme, comme un investissement pérenne, source d'humanité mais aussi de richesses pour la société tout entière. Quand un enfant handicapé est scolarisé dans les meilleures conditions, c'est un futur

citoyen qui s'épanouit. Quand cet enfant accède à une formation puis à un emploi, c'est un chômeur de moins et un acteur économique de plus.



De nombreuses études, issues des pays anglo-saxons, permettent aujourd'hui de mesurer l'impact économique de nos politiques sociales. Il est de la responsabilité collective de développer cette culture de l'évaluation, comme il est de la responsabilité collective de lui donner un sens. C'est aux acteurs du champ du handicap, à leur entourage et aux pouvoirs publics de co-construire de telles politiques.

Les citoyens, ayant le désir d'une société plus juste donnant sa chance à tout un chacun, doivent faire bouger les lignes, influencer les choix politiques. Car la société inclusive est bien l'affaire de tous.

Didier BOISSIN

Membre de l'Association des Paralysés de France



LA VILLE DE DEMAIN

Une esquisse...

La ville est notre lieu de vie. C'est un espace dont le fragile équilibre conditionne le nôtre. Il héberge tout un ensemble d'éléments qui rendent agréable notre cadre de vie.

Mais attention ! Qu'un dysfonctionnement survienne, et la répercussion est immédiate. Une panne d'électricité généralisée, des pluies torrentielles, une chape d'acides en suspension dans l'air, ou encore l'onde de choc d'un séisme de forte amplitude, et c'est la paralysie.

D'un coup, tout s'arrête, se fige.

Du « bien-vivre » au « mal-être »

Soudain la ville tétanisée supplante la ville insouciant et languide. Elle se révèle alors dans sa criante vérité - non point comme un simple décor, celui d'un théâtre, mais le creuset des destins mêlés. Car son histoire est aussi la nôtre. Elle se nourrit de la substance de nos vies, génération après génération.



Il fut un temps, pas si éloigné, où la ville était tout, faisait tout. Cependant l'urbanisation a changé d'échelle. Sur la vieille ville se sont greffées des centralités nouvelles.

L'espace urbain s'est dilaté en grignotant le terroir, la rapidité et la massivité de sa croissance ont bousculé tout un art de vivre. Un imaginaire individualisé s'est substitué à l'imaginaire collectif.

Si l'intégration s'opère toujours par l'installation dans un lieu choisi, qui procède d'une démarche voulue, le vieux modèle de régulation ne favorise plus l'insertion harmonieuse dans le tissu social. Sous l'apparence d'une modernité en rupture avec l'ordre traditionnel, héritage de Mai 68, des habitudes affranchies des tabous régissent les rapports entre concitoyens.

D'une part, la mise à distance d'anciens us et coutumes ; de l'autre, des comportements ou des attitudes dites libérales, « branchées » ou « créatives ».

Les deux s'entremêlent mais en s'opposant.

De cette dualité naît une incompréhension, un malaise. Une forme d'incommunicabilité oppose la vie de la ville à la vie des habitants. Là se manifeste la réalité des faits quotidiens.

Au lieu de s'effacer devant l'intérêt collectif, on donne libre cours aux incivilités : feux rouges brûlés, stationnement anarchique, pétarades et rodéos nocturnes, tags, déjections, et mobilier urbain saccagé.

Aujourd'hui, la ville est devenue le symbole du mal-vivre (pollution, bruit, violence, repli sur soi) qui ajoute à la solitude, à l'angoisse, et aux frustrations imposées par le chômage ou la précarité. Ainsi, en quelques décennies la ville qui s'identifiait au « bien-vivre » s'est mise à fabriquer le « mal-être », source de tensions. Densité et gigantisme l'obligent désormais à se recentrer sur l'essentiel : la qualité de vie.

Vers un « meilleur vivre »

Il ne s'agit plus à la ville de se redéfinir, comme dans l'immédiat après-guerre, en faisant place à l'automobile, en offrant de bonnes conditions de travail et d'habitat, en favorisant l'activité commerciale (l'achat-plaisir), ou en libérant les contraintes du site.

Désormais tout projet doit tenir compte de l'air que nous respirons, du gain de temps pour se déplacer, de la combinaison des divers types de transport, des questions inhérentes à la santé, à l'hygiène, à l'habitat, sans négliger les lieux de mémoires et surtout, surtout, par le biais des réseaux sociaux maîtrisés, tisser des liens pour unir les citoyens.

Cela passe par une gestion équilibrée, quasi rationnelle de notre temps de travail, de loisirs, de culture.



Comme l'écrit Bernard Susini il faut aller au plus court. c'est le savoir-vivre élaboré en synergie avec l'outil informatique. Pour être réactifs, compétitifs et innovants, créons des circuits courts afin d'accéder aux transports (métro, gare, port et aéroport), aux hôpitaux,

aux services sociaux, aux commerces, aux équipements sportifs et culturels, aux parcs et jardins. Dans un même ordre d'idées, faisons éclore des réseaux d'opportunités dans l'ensemble métropolitain. Le numérique le permet, utilisons-le sans modération.

Le Marseille de demain se dessine aujourd'hui dans une projection de la ville intelligemment repensée.

Marseille doit apprendre à unir le petit et le grand, à combiner le bénéfice de la proximité avec celui de l'effet de masse, à pratiquer un modèle d'avenir fondé sur trois points : une maîtrise de l'automobile, une économie de consommation de l'espace, et la préservation du « vouloir vivre urbain » dans les multiples dimensions de la diversité sociale et culturelle. Il lui faudra faire un colossal effort sur elle-même pour recomposer ses fragments. Cela passe évidemment par l'adhésion la plus large de ses habitants. Marseille ne deviendra jamais ce qu'elle doit devenir sans cette prise de conscience.



Ceci implique forcément un changement de mentalité. Chaque thème ici abordé doit réagir l'un par rapport à l'autre et relancer l'intérêt vers le sujet suivant. La ville est un terrain d'observation exceptionnel, à condition de capter les mille communications secrètes qu'elle recèle. Ensemble on peut trouver le passage, l'autre nom du nécessaire renouveau.

L'ambition n'est pas dans le rêve mais dans la réaffirmation de quelques valeurs fondamentales.

Vous y croyiez ? Alors tout est possible !

Gabriel CHAKRA



Un cadre environnemental exceptionnel

Le territoire métropolitain s'inscrit dans un cadre géographique et géologique remarquable à plus d'un titre. La diversité offerte en termes de milieux naturels et de conditions de vie par ce socle à dominante calcaire est à l'origine de la présence d'une biodiversité exceptionnelle tant terrestre que marine. Mais cette richesse est exposée à des risques et l'impérieuse nécessité de préservation et de valorisation de ces espaces nécessite la mise en place d'outils adaptés.

Des reliefs qui dominent la partie Est du territoire

La moitié Est du territoire est marquée par les reliefs calcaires. De la frange littorale sud vers le nord, les massifs collinaires et les vallées s'enchaînent : massif des Calanques, massif de la Sainte-Baume, vallée de l'Huveaune, Massif de l'Étoile et du Garlaban, vallée de l'Arc, massif de la Sainte-Victoire, massif du Concors, vallée de la Durance.

Cette partie du territoire est également marquée par des exceptions géologiques.

La cuvette de Cuges-les-Pins est un des plus grands poljés (dépression à fond plat) d'Europe. Le Cap Canaille abrite les plus hautes falaises maritimes d'Europe.

En direction de l'ouest du territoire, les reliefs s'atténuent progressivement. Au sud-ouest, les étangs de Berre et de Bolmon représentent la plus vaste étendue d'eau salée située à l'intérieur des terres en Europe. Ils offrent une seconde façade littorale remarquable au territoire avec notamment la présence d'un cordon dunaire, le lido du Jaï, qui sépare les deux étangs. Initialement caractérisé par une richesse écologique exceptionnelle, ce secteur du territoire a été dédié à un développement industriel lourd basé sur la chimie du pétrole.

L'extrême ouest du territoire est marqué par la proximité de la Camargue et la plaine de la Crau. Ancien delta de la Durance, la Crau représente le dernier habitat naturel de type steppique présent en Europe occidentale.

L'arrivée de l'irrigation dès le XVIe siècle a permis d'y développer une activité agricole importante : vergers, maraîchage, AOC, foin de Crau.

Une hydrographie complexe

Le territoire possède une hydrographie complexe, dictée à la fois par la géologie et les conditions climatiques méditerranéennes. La limite nord de la future métropole est matérialisée par la Durance. Ses eaux alimentent une grande partie de la Provence via un important système de canaux et d'irrigation. Le Canal de Marseille transporte ainsi cette eau de qualité vers la partie la plus urbanisée du territoire. Les très nombreux

aménagements hydrauliques installés le long de son cours ne laissent plus passer dans le lit de la rivière que le quarantième du débit naturel.

Des littoraux emblématiques

La façade maritime métropolitaine est marquée par une succession de séquences littorales. D'est en ouest :

- la baie de La Ciotat, partagée entre espaces balnéaires, anciennes activités navales et littoral naturel ;
- le site des Calanques, correspondant à un littoral rocheux à dominante naturelle.

La création du Parc national des Calanques en avril 2012, dont le coeur terrestre englobe l'ensemble du massif des Calanques, ainsi que l'ensemble des îles et îlots jusqu'à l'île Verte à La Ciotat, est un indicateur de la qualité de ces espaces. De la Pointe-Rouge aux bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille, la frange maritime urbaine est fortement artificialisée : installations industrialo-portuaires au nord, Vieux-Port au centre et plages artificielles gagnées sur la mer au sud ;

- la Côte Bleue est marquée par des reliefs accidentés qui plongent dans la mer.

La mobilisation d'outils adaptés

A l'initiative de l'Etat ou des collectivités locales, un certain nombre d'outils ont été mis en mouvement pour faire en sorte que cette richesse ne soit pas altérée :

- **Le Plan Local d'Urbanisme**, (PLU de Marseille), a formulé des prescriptions fortes : espaces boisés, terrains cultivés à protéger, augmentation des surfaces agricoles (+ 100 ha) zone de faible densité aux franges de la ville, mise en place de la trame verte et bleue,

- **Le volet sensibilisation** n'a pas été oublié avec l'adoption de la **charte qualité urbaine** et la **charte de la biodiversité** qui, au service du grand public comme des acteurs de l'aménagement, donnent un certain nombre de recommandations,

- **Le Parc National des Calanques** créé en avril 2012 a lui aussi développé une plate forme de protection et d'encadrement pour un certain nombre d'usages qu'ils soient marins (mouillages sauvages, pêches excessives, rejets en mer,...) ou terrestres (accès motorisés, cahier des charges pour les activités de chasse, sportive,...)

- **Un contrat de baie** est en cours de signature entre les collectivités et l'Etat. Il va permettre de renforcer la protection des milieux littoraux, la qualité des eaux de baignades, celle des bassins versants du Jarret et de l'Huveaune.



5 ECO-GESTES



1 NE RIEN JETER DANS LES TOILETTES



2 LES DÉCHETS, À LA POUBELLE !



3 LES MEGOTS DANS UN CENDRIER !



4 À LA PLAGE UTILISER LES SANITAIRES



5 RESPECTER LA FAUNE ET LA FLORE MARINES





LA MER

Un milieu sensible

La Méditerranée, mer au milieu des terres, représente 0,80 % de l'Océan mondial. C'est pourtant la mer modèle qui permet de comprendre le fonctionnement de l'Océan.

Mer profonde alimentée par les eaux atlantiques à travers le Déroit de Gibraltar et à un degré moindre par le Canal de Suez, elle possède un littoral très étroit, en particulier au niveau des côtes provençales.

Le plateau continental s'étend jusqu'à 200 m de profondeur environ. Or c'est là que se manifeste le maximum de vie en temps normal, mais c'est là aussi qu'agissent pleinement toutes les pollutions de notre civilisation. Le littoral méditerranéen est occupé par la prairie de « posidonie » qui est une plante supérieure fleurissant dans le milieu marin : écosystème clé du littoral constituant une véritable forêt sous la mer.

Là, viennent s'abriter et se reproduire de nombreuses espèces de poissons qui alimentent la pêche aux petits métiers, la seule forme de pêche qui s'intègre parfaitement à l'écosystème méditerranéen. La prairie de posidonie est aussi le poumon de la Méditerranée car 1m² d'herbier fournit 10 à 14 litres d'oxygène par 24h, deux fois plus que la même surface de forêt vierge !

Avec les aménagements du littoral, la restructuration des rivages et les rejets polluants, la prairie de posidonie a régressé considérablement depuis les années 50.

Ce sont des milliers d'hectares de vie qui ont disparu pour faire place à de nombreux ports gagnés sur la mer.

La perte de ces espaces de vie est souvent irréversible. La posidonie se reproduit essentiellement par des tiges qui s'installent dans les sédiments marins.

Ces tiges sont appelées « rhizomes » qui poussent très lentement. En effet pour produire un mètre linéaire de « rhizome » dans des conditions naturelles, il faut... 100 ans !

Par conséquent pour reconstituer des hectares de vie perdus, à l'échelle humaine, cela est impossible. Il est important de préserver cette forêt sous la mer partout où elle existe encore, d'autant que l'espèce « Posidonia oceanica » est protégée par la loi en France depuis 1988, ainsi que par la Convention de Berne, la Convention de Barcelone et la Directive Habitats au niveau européen.

D'autre part les herbiers protègent les plages, et leur disparition provoque la régression

de ces plages. Les municipalités doivent alors les « engraisser » chaque année avant la saison avec des techniques souvent peu adaptées au milieu marin, et de nos jours il persiste très peu de plages naturelles sur notre littoral dont le contour est souvent modifié par l'érosion.

Les cours d'eaux côtiers apportent eux-aussi leur lot de pollutions qui vont affecter la qualité des eaux de baignade, notamment en périodes de crues ou lors de pluies diluviennes. Il est important de prendre en compte l'action des bassins versants sur le littoral et d'assainir ces cours d'eaux.

Le traitement des eaux usées, avec la construction de Stations d'épuration aujourd'hui performantes, la récupération des eaux usées pour d'autres usages (lutte contre les incendies de forêt, arrosage des golfs, pelouses, stades, irrigation des cultures), la protection de certaines espèces menacées de régression ou de disparition, ainsi que leur habitat, permettent de constater une amélioration de la qualité des eaux littorales et de la vie dans le milieu marin.

CONTINUONS DE LE PRESERVER.

Nardo VICENTE
Professeur des universités



A L'EAU !

Pour une meilleure gestion des eaux usées

1- Les bassins versants drainent leurs pollutions vers la mer
> **Il convient de mieux les gérer !**

2 - La dispersion et la dilution des rejets sont beaucoup plus lentes si le rejet s'effectue directement dans les cours d'eau, et la flore et la faune en subissent une atteinte d'autant plus forte et prolongée. De plus aux estuaires et aux deltas où se trouvent des sites de reproduction et des nurseries pour de nombreuses espèces d'invertébrés et de poissons, la pollution des eaux a un impact considérable, notamment sur les premiers stades de la vie et les juvéniles

> **Respectons ces oasis de vie !**

3 - Faune et flore littorales sont atteintes par ces rejets dont les matières polluantes vont contaminer les organismes et les chaînes alimentaires. Certains micropolluants comme les détergents qui constituent l'une des principales pollutions du littoral méditerranéen ont pour effet de brûler la flore tant terrestre que marine, et de provoquer diverses épidémies chez l'homme (bronchites, rhino-pharyngites...)

> **Réduisons l'utilisation des produits de synthèse toxiques !**

4 - Les aménagements hydrauliques pour l'amélioration de l'agriculture augmentent certains déséquilibres, en délocalisant des ressources au bénéfice des uns et donc au détriment des autres. Il s'agit d'options lourdes de conséquences pour l'avenir. Cette eau d'irrigation surchargée d'engrais chimiques, d'insecticides, d'herbicides, termine inévitablement son cours à la

mer, causant des phénomènes dommageables d'eutrophisation et de pollution.

> **Repensons l'agriculture du XXI^e siècle et économisons l'eau !**

5 - Les rejets à la côte sont néfastes pour le milieu même après épuration par les techniques mises en oeuvre.

> **Limitons-les !**

6 - D'autres solutions existent:

- récupération des eaux après épuration pour d'autres usages (lutte contre les incendies de forêts, irrigation, arrosage des golfs, stades, etc.)

- lagunage, avec production de matière vivante

- rejet en profondeur après épuration (dans le cas des côtes rocheuses en Méditerranée), au-delà du plateau continental

> **Mettons-les en oeuvre !**

7 - L'eau, source de vie et bien naturel universel, social et économique, est d'une importance primordiale pour la santé de l'homme, la production de nourriture, et le développement industriel. Elle est difficile à épurer, coûteuse à transporter, et impossible à remplacer.

> **Respectons-la, économisons-là, évitons de la gaspiller !**

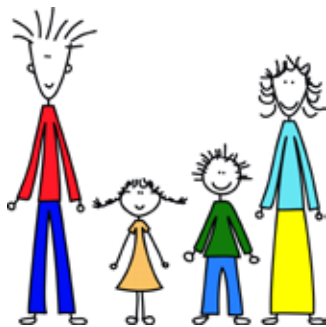
Une meilleure gestion de l'eau s'impose au niveau planétaire !

N. V.



FAMILLATHLON

Le sport une activité liée par nature à la qualité de la vie



Le premier FAMILLATHLON de l'UDAF13 vient de se dérouler à Marseille.

Un beau lieu, une belle journée pour une belle manifestation réunissant les familles autour d'un thème commun.



Christophe MAGNAN
président de l'UDAF

Depuis des mois un groupe d'administrateurs bénévoles et de salariés de l'Institution avait relevé le défi et après beaucoup de réunions, des heures de réflexion, des angoisses, des avancées et des reculs le jour J est arrivé.



Judo

Le samedi 4 octobre 2014 tous les éléments étaient réunis pour vivre ensemble l'aboutissement du travail de tous.



Village de tentes

Cette journée, regroupant plusieurs milliers de participants et de visiteurs, véritable réussite, fût le fruit d'un savant mélange :

• **Des partenaires sportifs présents et enthousiastes comme la Ligue de Provence d'Athlétisme** (partenaire technique indispensable), accompagnée de l'athlète Cécile Carvin :

- le club d'Escrime (fréquentation élevée),
- le club de Judo (participation exemplaire des jeunes),
- le hockey sur gazon (un coach plein d'entrain),
- le club de l'ASPTT avec le volley ball,
- le club de la SCO avec la marche nordique,
- le club de l'AVI'SOURIRE avec l'aviron,
- le club TEAM SKMS avec le sambo, self défense.



Marche Nordique

• **Des associations membres de l'UDAF 13** qui avaient répondu à notre appel pour présenter leurs actions comme :

- l'association Pile et Face et sa Ludothèque,
- l'association CAJL et ses jeunes animateurs



Atelier maquillage

aidant toute la journée les enfants à se maquiller,
- Famille Rurale qui présentait son jeu sur les aliments,
- l'association du Vieux Moulin des Arnavaux et ses danseuses qui ont charmé un large public.



Escrime

• **Des animations sur le podium :**

- séance de stretching,
- échauffement marche nordique,
- King boxing,
- Capoeira,
- Zumba.

Il y en a eu pour tous les goûts et tous les âges !!!

Nous n'oublions pas non plus la visite de la Délégation de la commission pour la candidature de Marseille capitale européenne du sport en 2017, moment officiel mais sympathique et détendu, avec la présence de Richard Miron adjoint au Sport de la Ville de Marseille et Frédéric Bousquet, médaillé Olympique, membre du Cercle des Nageurs.

Un succès pour le sport, un succès pour les familles et pour Marseille.

Aude LANTENOIS FARKAS
Administrateur UDAF 13

UDAF 13 info n°79 / Décembre 2014
143 av. des Chutes-Lavie - 13013 Marseille
Tél. : 04 91 10 06 02 - contact@udaf13.fr
Directeur de la publication : Jean-Claude BRUN

Conception & Impression : Encre bleue
RCS Marseille - info@encrebleue.fr
Crédits photos : fotolia.com

La Rubrique « vos droits » sera désormais accessible sur le site :
www.udaf13.fr et publiée sur « la lettre contact » le 1^{er} Janvier et le 1^{er} Juillet

