



Pantin, ville la plus polluée de France ?

Le point sur la réalité de la situation

Qui peut croire qu'un nuage de pollution stagne sur Pantin en respectant ses frontières administratives ? En septembre dernier, la ville avait été épinglée dans un rapport de l'OMS (Organisation mondiale de la santé) comme l'agglomération la plus polluée de France.

Une mauvaise publicité dont elle aurait préféré se passer. Et un statut que conteste Airparif, association agréée par le ministère de l'Environnement pour surveiller la qualité de l'air en Île-de-France. Info ou intox ? Canal a voulu en savoir plus. **Dossier réalisé par Tiphaine Cariou avec Ariane Servain.**

Le 27 septembre 2016, l'OMS a publié un rapport intitulé en français « *Pollution de l'air ambiant : évaluation mondiale de l'exposition et de la charge de la maladie* » et dont la conclusion est sans appel : 92% de la population mondiale respire un air trop pollué. Une pollution qui est responsable de 3 millions de décès par an. Le bilan, présenté sous forme d'une cartographie interactive, illustre l'ampleur de la pollution aux particules fines. Élaborée en partenariat avec des chercheurs de l'université de Bath en Grande-Bretagne, cette carte a le mérite de s'appuyer sur plusieurs sources de données : images satellite et stations de mesure au sol, notamment. Dans ce rapport, Pantin enregistre un taux annuel de 36 microgrammes de particules fines par m³, alors que la limite fixée par l'OMS est de 10 microgrammes. Plus que Lyon, Marseille et même Paris ! Dans ce même rapport, seules 8 communes françaises se situent sous la limite fixée

par l'OMS, dont deux à La Réunion. Pour en savoir plus sur la situation de la pollution à Pantin, nous avons décidé de rencontrer les ingénieurs d'Airparif (Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France), structure qui a fourni à l'OMS les données de mesure de la pollution au sol pour l'ensemble de la région Île-de-France.

Décryptage des données de la RN2

En 2007, Airparif a installé une station de mesure à Pantin avenue Jean-Jaurès, en bordure de la RN2, tout près de la station de métro Aubervilliers-Quatre Chemins. Un axe où circulent 40 000 voitures par jour et qui est caractérisé par une zone commerçante et donc une forte fréquentation piétonne. Il existe deux types de station de mesure : les stations de fond et les stations de proximité de trafic. Celle située à Pantin appartient à cette dernière catégorie : « *La station de Pantin n'est pas représentative d'une zone mais plutôt d'un axe au plus proche des sources d'émissions* », explique Charlotte Son-

geur, ingénieure à Airparif. Compilant les données, la carte de l'OMS n'a donc pas fait la distinction entre les deux différents types de capteurs. Depuis l'installation de la station sur la RN2, les particules PM10, les particules fines PM2.5, le monoxyde d'azote, le dioxyde d'azote et le monoxyde de carbone sont mesurés automatiquement heure par heure via une tête de prélèvement et les chiffres transmis à Airparif. Comment les données ont-elles évolué en 10 ans ? Depuis l'installation du capteur, le dioxyde d'azote est passé de 81 à 59 microgrammes par m³ et les PM10 de 38 à 42 microgrammes par m³. La pollution mesurée à Pantin semble donc suivre la tendance générale de l'Île-de-France. Soit une diminution du dioxyde d'azote et une augmentation du taux de particules fines dans l'air. Le dioxyde d'azote est un traceur de la densité routière : on peut donc conclure qu'on ne roule pas moins, mais mieux, c'est-à-dire en polluant moins. Et en ce qui concerne le buzz sur Pantin, un axe routier résumerait-il l'état de pollution d'une ville tout entière ?

36^{mg}
de particules
fines par m³

« L'OMS doit sensibiliser le public »

Sophie Gumy, scientifique au sein du Département santé publique, environnement et déterminants sociaux de la santé de l'OMS

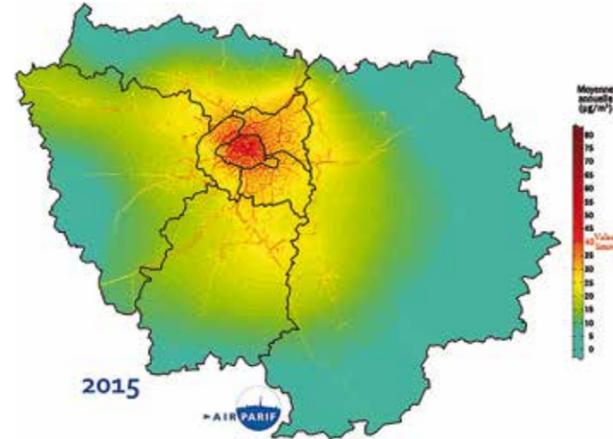
Canal : Votre dernier rapport est accompagné d'une carte interactive modélisant la pollution mondiale. Pourquoi ?

Sophie Gumy : Pour sensibiliser le grand public. L'un des rôles de l'OMS est d'informer les habitants. Cette carte, qui a une résolution de 10 km², est la plus précise que nous ayons développée. Elle s'appuie notamment sur les données recueillies par plus de 3000 stations de mesure au sol.

villes de certaines grandes agglomérations européennes : cela ne fait que déplacer le trafic, et donc le problème.

Que faut-il faire alors ?

S.G. : Des mesures doivent être prises à l'échelle locale. Cela bouge déjà énormément ! Il faut imaginer des villes intelligentes et durables où on peut tout faire, ou presque, à pied ou à vélo. Investir dans des transports publics moins polluants et qui soient accessibles à tous. Créer des espaces verts qui donnent envie aux gens de marcher. Construire des bâtiments qui ont une bonne performance énergétique.



Moyenne annuelle de la pollution en Île-de-France.



Les capteurs servant à mesurer la pollution sont installés sur la RN2 aux Quatre-Chemins.

L'OMS aurait épinglé Pantin comme la ville la plus polluée de France ? Pouvez-vous nous en dire plus ?

S.G. : Ce qui nous intéresse à l'OMS, c'est d'exploiter des mesures là où les gens vivent pour savoir à quelles moyennes ils sont exposés. La station de mesure la plus proche de la ville de Pantin est située dans un périmètre caractérisé par un fort trafic routier. Cela ne veut pas dire que toute la ville soit aussi polluée.

Comment savoir si les quartiers avoisinants sont autant touchés par la pollution de l'air ?

S.G. : La pollution n'est pas statique, elle bouge selon beaucoup de facteurs. Si vous habitez à 500 m d'un gros axe, les taux de pollution ne seront guère mieux. Mais on ne peut pas demander aux gens de déménager !

Que pensez-vous des mesures politiques comme la circulation alternée qui sont prises en cas de pics de pollution ?

S.G. : Cela ne change la donne qu'à court-terme. C'est comme les péages urbains mis en place dans les centres-

« L'interprétation est complètement fautive »

Entretien avec Karine Léger, directrice de la communication et des partenariats chez Airparif

Canal : Le dernier rapport de l'OMS a provoqué un buzz médiatique, notamment parce qu'il épingle Pantin comme la ville la plus polluée de France. Qu'en pensez-vous ?

Karine Léger : Dans son dernier rapport, l'OMS a utilisé les études réalisées par l'Agence européenne de l'environnement mais n'a pas fait la distinction entre les stations de fond et celles de

trafic. Cette base de données brutes n'a donc pas été interprétée correctement. L'OMS n'est pas un spécialiste de la pollution atmosphérique, son expertise porte sur la santé.

Les données sont-elles vraies ou fausses ?

K.L. : Les données sont justes mais l'interprétation est complètement fautive. Il existe deux types de stations : les stations de fond, qui mesurent la qualité de l'air dans les villes, et les stations de trafic, qui sont représentatives d'un micro-environnement. Celle de Pantin est une station de trafic. Elle n'illustre donc pas l'air de toute la ville.

Qu'en est-il des pics de pollution actuels ?

K.L. : Depuis fin 2016, la répétition de situations météorologiques spécifiques provoque des épisodes de pollution. Mais cela ne veut pas dire que la qualité de l'air s'est dégradée, ce qui n'est pas évident à comprendre pour le grand public. Depuis 30 ans, la situation s'améliore. Il existe aujourd'hui des alternatives à certains polluants de l'essence comme le plomb ou le dioxyde de soufre.

“ Les plans d'action mis en place en cas de pics de pollution ont pour objectif de limiter l'intensité de l'épisode.”

Que pensez-vous des plans d'action comme la circulation alternée ?

K.L. : Les plans d'action mis en place en cas de pics de pollution ont pour objectif de limiter l'intensité de l'épisode. C'est le cas de la circulation alternée. Celle du mois de décembre a été peu suivie comparée à celle organisée en 2014 qui avait permis de faire baisser la pollution de 5 à 10 %. Plus c'est suivi, plus c'est efficace !

Mais les particules fines n'ont pas de frontières !

K.L. : Effectivement. Pour les polluants, notamment les particules et l'ozone, il existe des phénomènes de transfert de pollution de et vers les régions ou villes avoisinantes. Mais, en général, plus vous vous éloignez de la source de pollution, notamment du trafic, mieux c'est.



Quelles sont les mesures que préconise Airparif pour améliorer les choses ?

K.L. : Nous devons continuer à surveiller et informer. La surveillance, ce sont les stations, les outils de modélisation qui permettent d'obtenir des infos très précises – à 10 m près – sur la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne. Et continuer à accompagner les plans d'action des autorités pour limiter le trafic et le chauffage. Mais je pense qu'il faut surtout réfléchir à la mobilité au sens large, pas seulement sur des choix de motorisation essence ou diesel. C'est cette problématique de mobilité qui pèse le plus en Île-de-France et non les industries.

Des conseils très concrets...

Sophie Capus, médecin généraliste aux Quatre-Chemins

Canal : Depuis l'ouverture du cabinet en 1998, avez-vous plus de patients qui consultent pour des problèmes respiratoires ?

Sophie Capus : Non, pas vraiment. En revanche, j'ai constaté que le nombre d'enfants qui développent une pathologie asthmatique a augmenté. Dans certains cas, on ne trouve pas de lien entre la pathologie respiratoire et l'existence éventuelle d'une allergie authentifiée par les tests cutanés ou respiratoires. La pollution de l'air peut alors être incriminée.

Votre cabinet est situé à 150 m d'un capteur de mesures de pollution de l'air qui affiche des taux très élevés. Quels sont les risques de la pollution de fond ?

S.C. : La pollution de fond, c'est-à-dire la pollution permanente, peut entraîner des pathologies chroniques graves comme une inflammation des bronches et même des maladies cardiovasculaires. Mais n'oublions pas que la première cause de pathologie respiratoire reste le tabagisme !

Que faut-il éviter de faire en cas de pics de pollution ?

S.C. : Il vaut mieux ne pas faire d'efforts physiques. Tous les gens qui ont des problèmes cardiaques ou pulmonaires devraient éviter de sortir. En cas de pic de pollution, je pense qu'on peut faire une crise d'asthme aiguë même si on n'est pas reconnu asthmatique. Une crise peut être déclenchée par un simple rhume.

Puis-je continuer de circuler à vélo ?



À moins de prendre quelques précautions, la circulation à vélo est déconseillée pendant les pics de pollution.

S.C. : Non, je ne pense pas que ce soit une bonne idée. Pour le vélo, je préconise en général de mettre un masque, de privilégier les petites rues et de rouler le plus possible sur les voies cyclables pour être moins en contact avec les pots d'échappement.

Comment puis-je préserver ma santé si j'habite dans une zone polluée ?

S.C. : Aménager les chambres et les pièces à vivre plutôt côté cour et mettre en place une ventilation mécanique avec un prélèvement d'air du côté le moins pollué. J'ai l'impression qu'à Pantin de plus en plus d'immeubles sont construits perpendiculairement et non plus dans l'alignement des grands axes. Je pense que c'est une bonne chose !



Témoignages

Djafar, gérant du café Le Carrefour à Aubervilliers

J'ai ouvert ce café il y a 25 ans, au pied du métro Aubervilliers-Les Quatre Chemins. Aujourd'hui, le trafic est bien plus dense. C'est indéniable ! Je commence à sentir les effets de la pollution en fin de matinée. L'année dernière, j'ai fini un traitement de désensibilisation aux allergies. Cela a duré 5 ans ! J'avais les yeux qui coulaient en permanence, j'éternuais tout le temps, j'étais devenu allergique à tout, même aux fruits. Maintenant ça va beaucoup mieux. Sauf pendant les pics de pollution qui me font beaucoup éternuer.



Arnaud, chauffeur de bus à Pantin et à Paris

Je suis chauffeur depuis 10 ans. La ligne 170, qui va de Saint-Denis à Porte des Lilas, je la connais bien. La zone la plus compliquée c'est le carrefour des Quatre-Chemins : les gens sont stationnés n'importe où. La pollution ? Je n'y fais pas attention, sauf pendant les épisodes de canicule. Je la sens beaucoup plus à Paris qu'en banlieue, notamment sur le boulevard Magenta et l'avenue de l'Opéra. C'est horrible ! Ce qui est nouveau, c'est que la ligne 170 est uniquement desservie par ces bus hybrides qui ont deux moteurs, un électrique et un thermique. C'est plus écolo ! À la RATP, on parle beaucoup en ce moment des futurs bus électriques sans chauffeur. Mais certains collègues ont peur pour leur emploi.



Vive la mobilité douce !

Le vélo électrique a le vent en poupe

Jeune trentenaire, Samuel Ouakrat est devenu depuis quelques mois **le distributeur français des vélos électriques belges Bizobike**, sous la marque JKSO.

Rencontre avec un fervent adepte de la « mobilité douce ».

Tiphaine Cariou

Nous avons rendez-vous avec Samuel Ouakrat au Vertigo, café qui est devenu le QG du jeune homme depuis son déménagement, juste en face, il y a quelques mois. À 33 ans, Samuel Ouakrat semble déjà avoir eu plusieurs vies – en tout cas professionnelles. Après un road trip de deux ans en Australie, l'ancien opticien est devenu directeur commercial dans le domaine de la puériculture, chargé de développer le e-commerce de marques pour bébés. Les années passent, avec un rachat de l'entreprise à la clé et... une démission. Mais deux ans plus tard, c'est la révélation, Samuel Ouakrat essaie un vélo électrique en Israël et le coup de cœur est immédiat : « À mon retour, la première chose que j'ai faite c'est d'en acheter un ! Et puis très vite, je me suis dit que c'était intéressant de travailler dans ce domaine car c'est un marché qui bouge. De plus en plus de personnes souhaitent consommer propre », explique-t-il. C'est dans les allées d'Eurobike à Friedrichshafen, le plus grand salon au monde dédié au vélo, que Samuel Ouakrat fait la connaissance de l'équipe belge de Bizobike, n°2 du vélo électrique pliable en Belgique qui vient de fêter ses 10 ans. De retour en France, il prend presque immédiatement la direction de la distribution française : « Depuis, nos vélos électriques sont vendus dans

2 500 magasins en France, essentiellement dans des enseignes spécialisées dans le vélo ou les équipements sportifs », ajoute-t-il. Assemblés à Damme, en Belgique, les pièces des vélos Bizobike sont fabriquées en Chine dans une usine appartenant à la marque.

La pédale douce

Au catalogue, figurent une dizaine de modèles dont une gamme de six vélos électriques ultra design vendus entre 1 400 et 2 200 euros. Du 7EVEN, modèle citadin agrémenté d'un port USB et d'une batterie intégrés directement dans le cadre, au SWIES 16, « plus sport » doté d'amortisseurs à l'avant et à l'arrière, sans oublier la grande nouveauté printanière : le ONE, vélo de course électrique doté d'une transmission en caoutchouc – impossible de dérailler ! Jantes en magnésium, pompe intégrée dans la tige de selle, etc. – les innovations technologiques ne manquent pas à l'appel.

Mais qu'en est-il de ces fameuses batteries qui font grincer les dents des écologistes ? « Nos batteries sont en lithium et donc très performantes question autonomie. Mais leurs composants sont polluants. Nous essayons au maximum d'aiguiller nos clients vers des sociétés qui réparent les cellules mortes des batteries », explique le distributeur. Le jeune entrepreneur, qui espère mettre en place un projet de location de vélo électrique dès l'ouverture de la future base nautique, a décidé de donner un coup de pouce à ses nouveaux concitoyens pantinois : une jolie réduction sur le prix d'achat d'un vélo.



-25%
de réduction pour les Pantinois

La réduction de 25 % – à hauteur de 300 euros maximum – est accordée à tous les Pantinois pouvant justifier d'une attestation de domicile. Pour cela, il suffit de liker la page facebook française de Bizobike et d'indiquer le modèle souhaité.

● Pour plus d'infos : www.facebook.com/bizobikefrance

Suivre en direct les mesures des capteurs



Les indices de pollution sont à la portée de tout internaute. Selon Airparif, le dépassement de la valeur limite pour les particules fines est le plus souvent enregistré par le capteur installé au bord de l'autoroute A1, à Saint-Denis.

Airparif est l'association agréée par le ministère de l'Environnement pour surveiller la qualité de l'air en Île-de-France. 70 capteurs éparpillés sur le territoire envoient continuellement à Airparif les résultats de leurs mesures pour quatre éléments polluants : le dioxyde d'azote, l'ozone, les poussières PM10 (de taille inférieure à 10 micromètres), et le dioxyde de soufre. Ces données sont mises en ligne en temps quasi réel et consultables par les internautes sur le site web d'Airparif. C'est à partir de ces chiffres que la Préfecture décide, par exemple, de la mise en place de mesures anti-pollution telle la circulation alternée.

Le capteur « station de trafic », du type de celui situé sur l'avenue Jean Jaurès à Pantin, qui enregistre le plus souvent le dépassement de la valeur limite pour les particules PM10, est celui installé au bord de l'autoroute A1 à Saint-Denis. Le niveau de particules y est supérieur, par exemple, à celui observé sur le périphérique.

Pour suivre les mesures de l'état de l'air francilien, par station ou par polluant, pour avoir accès à des bilans, cartes régionales, intégrant l'impact du trafic routier, et tout un éventail d'informations sur la pollution, les méthodes de mesure et surveillance, la réglementation, rendez-vous sur : www.airparif.asso.fr



Aux heures de pointe, circulation à la Porte de Pantin.

Initiatives pour améliorer la qualité de l'air

● La Métropole du Grand Paris aide au financement de véhicules non polluants

La Métropole du Grand Paris (MGP) propose une aide financière pouvant atteindre 5000€ pour l'achat, en remplacement d'un véhicule ancien, d'un récent non polluant.

L'offre est destinée aux particuliers dont la résidence principale est localisée dans l'une des 131 communes de la MGP, dont Pantin, et désireux de changer de véhicule.

Le coup de pouce est accordé, à raison d'un par foyer, aux 1000 premiers dossiers complets soumis. La mesure s'adresse aux automobilistes dont la voiture est immatriculée avant le 01/01/1997 et

aux motocyclistes dont le deux-roues est immatriculé avant le 01/06/2000, s'engageant à la destruction de leur véhicule, détenu depuis plus d'un an, et à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion de moins de 5 ans, électrique, hydrogène, hybride rechargeable ou GNV. Le véhicule peut être en contrat de location longue durée ou en location avec option d'achat. L'aide au remplacement d'un deux-roues concerne l'acquisition d'un deux-roues électrique ou d'un vélo à assistance électrique. La subvention s'élève à 25 % du prix d'achat plafonné à 5000 € (auto), 1000 € (deux-roues motorisé) et 500 € (vélo électrique).

Dossier à remplir sur www.metropolegrandparis.fr

● Pastille écologique pour circuler dans Paris

Depuis le 16 janvier 2017, tous les automobilistes circulant dans la capitale doivent être équipés de Crit'air, une vignette à apposer sur le pare-brise, définissant le taux de pollution du véhicule. Les contrevenants encourrent une amende de 68 € (135 € pour les poids lourds). Six pastilles de diverses couleurs selon l'âge du véhicule – et donc son niveau d'émissions polluantes – sont disponibles, attestant de la possibilité de conduire ou pas dans les zones à circulation restreinte.

Pour se procurer la vignette, il faut la demander sur le site www.certificat-air.gouv.fr/. Il suffit d'entrer le numéro d'immatriculation du véhicule et de payer 4,18€ en ligne. Une fois la commande validée, le demandeur reçoit un récépissé par mail attestant la catégorie de son véhicule en attendant que La Poste livre la pastille à coller.



● Cadeau de 200 € pour l'achat d'un vélo électrique

Jusqu'au 31 janvier 2018, l'État accorde à toute personne majeure domiciliée en France une subvention d'un montant maximum de 200 €, soit 20 % du coût, pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Cette aide, non cumulable avec une autre éventuelle, est versée une seule fois par acheteur, sur présentation de la facture d'achat dans les 6 mois suivant l'acquisition auprès de l'Agence de Service et de Paiements. Infos complémentaires : www.asp-public.fr/bonus-velo



ATTENTION ! Une aide pour les 1000 premiers dossiers

Pollution: la lutte doit concerner tous les échelons territoriaux

4 questions à Charline Nicolas, adjointe au maire déléguée au Développement durable et à l'Environnement.

Propos recueillis par Ariane Servain

L'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) a rendu publique fin septembre une étude portant sur la qualité de l'air. En France, il apparaît que Pantin est la ville la plus polluée. Quelle est votre réaction ?

Charline Nicolas : D'abord, faut-il le rappeler, le périmètre d'une ville de 50 000 habitants, insérée dans un tissu urbain d'une métropole de 10 millions d'habitants, n'est pas le périmètre pertinent pour prendre en compte la qualité de l'air. La pollution atmosphérique ne connaît pas de frontière, le problème, qui est lié à nos modes de déplacement et de production, est régional. Ensuite, il est totalement faux de déduire des données relevées sur un unique capteur de proximité que toute la ville est polluée et que Pantin est la ville la plus polluée de France. Pour mesurer le degré réel de pollution d'une ville, il faudrait installer plusieurs capteurs, répartis équitablement sur le territoire. Et pour comparer ce niveau de pollution entre villes, il faudrait que toutes les villes de France soient dotées de tels capteurs, ce qui est loin d'être la réalité ! Certaines en

Île-de-France ont même pris le parti d'enlever ces capteurs pour ne pas se confronter à la réalité de la situation... Ce n'est pas la position de Pantin qui a accepté, il y a quelques années déjà, l'installation d'un capteur sur la RN2 à la demande d'Airparif, précisément parce que la RN2, avec ses 40 000 véhicules par jour, est un point emblématique du problème de pollution de l'air en Île-de-France. Il faut donc replacer les données de l'OMS dans leur contexte et à leur échelle.

Quelle est la politique de la ville en matière de résorption de la pollution ?

C.N. : La pollution atmosphérique est un défi collectif à l'échelle de l'Île-de-France, et chaque collectivité, quelle que soit sa couleur politique, doit prendre ses responsabilités. Il y a urgence ! La plus grande ville, Paris, mène une action courageuse en la matière (circulation alternée, voies fermées à la circulation automobile...) que nous soutenons et à laquelle nous sommes associés. Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis n'est pas en reste avec à Pantin, sur la RN2 comme sur la RN3, des projets pour diminuer la circulation automobile, cause principale de la pollution atmosphérique. L'idée est de privilégier les modes alternatifs de transport et pacifier la circulation avec l'arrivée sur la RN3 du TZen en 2020, un bus à haut niveau de service en site propre. Un projet identique sur la RN2 est prévu à plus longue échéance. À l'échelle de la municipalité, nous allons prochainement

“ Pour mesurer le degré réel de pollution d'une ville, il faudrait installer plusieurs capteurs, répartis équitablement sur le territoire.



Pouvez-vous déjà nous donner des pistes ?

C.N. : Par exemple, au conseil municipal, nous proposerons de mettre en place la distribution d'un « kit énergie » aux foyers les plus démunis, composé notamment d'une ampoule led, d'un réducteur de débit pour robinet et des conseils de réutilisation, de recyclage. À l'échelle du territoire, des zones 30 supplémentaires

vont être identifiées et un appel à projets en vue de la végétalisation des toits des bâtiments publics et des entreprises va être lancé. Le nombre de stations Autolib' va être revu à la hausse et des stationnements liés aux initiatives d'autopartage dans les copropriétés favorisées. Concernant l'exemplarité de la ville, les lampadaires sont progressivement remplacés et équipés de leds, des vélos seront mis à la disposition des agents municipaux pour leurs déplacements de proximité, les postes informatiques s'éteindront automatiquement, la flotte automobile sera réduite et les véhicules les plus polluants remplacés par des voitures électriques...

Quelles sont vos recommandations en cas de pics d'alerte pour les habitants des Quatre-Chemins ?

C.N. : Ce sont celles du ministère de la santé et de la préfecture, à savoir limiter les déplacements sur les grands axes routiers, dont la RN2, notamment aux heures de pointe, et s'abstenir de faire du sport en plein air.

En cas d'épisode de pollution, suivre l'évolution de la situation et les mesures de stationnement gratuit mises en place, sur la page Facebook de la ville.



Le Castor Astral est un animal lettré et curieux

Dans les coulisses d'une maison d'édition

Véritable ovni dans le paysage éditorial hexagonal, **Le Castor Astral a fêté ses 40 ans d'existence.** 1100 titres plus tard – dont un auteur nobélisé –, la maison d'édition est toujours aussi farouchement indépendante. Sous la houlette d'une petite équipe passionnée de rock, de jazz, de poésie et de littérature, elle publie 40 ouvrages par an – soit autant de coups de cœur et d'ouvrages devenus cultes.

Tiphaine Cariou

Le siège pantinois du Castor Astral est dissimulé depuis 15 ans derrière la façade saumonée d'un immeuble des plus ordinaires de Pantin. Donnant sur la cour pavée, les quelques mètres carrés de bureaux sont envahis d'étagères... surchargées de livres. Un chaos maîtrisé recelant toute la mémoire vive de cette petite maison d'édition. Avec Jean-Yves Reuzeau, co-fondateur et directeur littéraire du Castor et, dans le civil, le biographe français de Janis Joplin et de Jim Morrison, on remonte l'épopée castorienne jusqu'à ses balbutiements. En 1975, il croise Marc Torralba à Bordeaux, sur les bancs de la fac. Ils sont étudiants en « Carrières du livre », fous de poésie contemporaine et commencent à publier une revue de contre-information imprimée la nuit dans une école. Deux ans plus tard, le Castor Astral naît avec l'envie farouche



d'éditer de la poésie : « On s'intéresse toujours autant à la poésie, d'ailleurs peu d'éditeurs en publie autant que nous. Aujourd'hui c'est presque devenu un acte militant », confie Jean-Yves Reuzeau. Très vite, la littérature s'invite au catalogue avec la publication d'ouvrages d'Emmanuel Bove et la création de la collection Les Inattendus, due au hasard – et au succès ! – de la réédition du *Dictionnaire des idées reçues* de Gustave Flaubert : « C'est une collection dédiée aux textes méconnus d'auteurs classiques, des textes que



des ouvrages plus humoristiques, tel cet *Enculeur de mouches & autres métiers improbables*, d'Emmanuel Trédez : « L'auteur a imaginé de faux métiers à partir d'expressions populaires. Ça marche déjà très bien ! », explique Jean-Yves Reuzeau. Juste à côté, une dizaine d'exemplaires d'un nouvel ouvrage sur Nirvana viennent d'être, le matin même, dédicacés par son auteur, Stan Cuesta. Avec sa collection Castor Music, l'éditeur est devenu une référence dans le domaine : aujourd'hui les ouvrages musicaux représentent 40% de son activité. Sur l'étagère, les biographies consacrées à Miles Davis, Prince ou Patti Smith côtoient des essais sur des courants musicaux, telle *Broadway, la comédie musicale américaine*, une nouveauté qui devrait ravir tous les fans de *La La Land* : « Nous sommes seulement quatre éditeurs à nous disputer le marché des livres sur la musique. Certains livres sont devenus des classiques et se vendent pendant des années », explique le directeur littéraire.

Les nouveautés de l'année

La grande nouveauté du printemps, c'est la création d'une collection de semi-poche en littérature. Marie Der Gazérian, qui s'occupe de la communication et de la promotion, nous montre avec un brin de fierté les maquettes des couvertures des trois livres qui vont inaugurer la collection, dont un grand classique de la littérature néerlandaise, *Fromage* de Willem Elsschot, un livre très caustique dénonçant les excès du capitalisme. Des couvertures « pop » super chiadées imaginées par Chloé Poizat : « 2017 pour le Castor, c'est l'année du changement de look ! On a élaboré une nouvelle charte graphique et enfin créé un logo. Il était temps ! », s'exclame Jean-Yves Reuzeau. Le Castor Astral, qui continue de donner ses lettres de noblesse à la conception artisanale de l'objet-livre, n'en finit pas de nous épater !

j'ai beaucoup de plaisir à dénicher. En avril, on sort l'intégrale des préfaces de Marcel Proust : on est les premiers à y avoir pensé ! », s'exclame-t-il.

Ça swing au Castor

Dans les bureaux, les prochaines parutions du printemps sont empilées les unes à côté des autres, attendant d'être envoyées aux services de presse. De la poésie, des romans, dont ceux de Georges Bernanos – le Castor Astral possède les droits d'exploitation de tout son œuvre – mais aussi

Best of de la collection Castor Music

Stan Cuesta, Nirvana, une fin de siècle américaine. Pour éclairer sous un angle nouveau l'ultime brasier d'un siècle marqué au fer rouge du rock'n'roll. Un brasier allumé par Kurt Cobain.

Peter Guralnick, Last Train to Memphis et Careless Love. « Elvis sort littéralement des pages de ce livre. Vous pouvez l'entendre respirer. » Bob Dylan

Johnny Cash, L'Autobiographie. Quand « L'Homme en noir » raconte ses débuts chez Sun Records, puis les péripéties de sa carrière, ce n'est rien moins que l'histoire de la musique moderne que nous dévorons.

Peter Doherty, Journal d'Arcadie. Authentiques, provocants et sensibles, ces carnets sont une plongée tumultueuse au cœur même du mythe Doherty.

Frank Lisciandro, James Douglas Morrison. Dans l'intimité du Roi Léopard. Le livre-album se lit et se regarde comme un road movie.

Les best-seller du Castor Astral

Tomas Tranströmer, Œuvres complètes (1954-2002). Une œuvre poétique traduite en 65 langues et récompensée par le Prix Nobel de littérature en 2011.

Ce qui est écrit change à chaque instant. L'anthologie des 40 ans du Castor Astral, composée par 101 poètes contemporains qui ont accompagné la maison depuis les origines.

Emmanuel Bove, Le Pressentiment. Où l'on reconnaît à Bove (1898-1945) sa place singulière dans la littérature française. Un roman adapté au cinéma par Jean-Pierre Darroussin.

Auguste Derrière. Le fleuron de l'humour au Castor Astral. 130 000 lecteurs s'en tiennent encore les côtes de rire.

Thomas Vinau, 76 clochards célestes ou presque. Autant de portraits d'artistes décalés, au destin hors du commun.

