

**PREFECTURES DES BOUCHES DU RHONE, DE VAUCLUSE ET DU VAR**

**PLAN PROTECTION ATMOSPHERE DES BOUCHES DU RHÖNE**

**OBJECTIF 2025**

**ARRETE INTERPREFECTORAL DU 04 AOUT 2021**

**ENQUETE PUBLIQUE**

**13 septembre 2021 au 22 septembre 2021**

**P V DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ECRITES, NUMERIQUES ET ORALES**

**MARSEILLE LE 08/11/2021**

**Le Président de la Commission d'Enquête**

**AUDIBERT Maurice**

## **SOMMAIRE**

### **PRELIMINAIRES ET REGLEMENTATIONS**

#### **CHAPITRE I-. SYNTHESE DES /QUESTIONS POSEES PAR LE PUBLIC**

##### **I-1. LES CORRESPONDANCES ET REGISTRES “PAPIER”**

##### **I-2. LE REGISTRE NUMERIQUES**

###### **1-2-1. CONTRIBUTIONS “LONGUES”**

###### **1-2-2. CONTRIBUTIONS “COURTES” (COMPILATION DANS TABLEAU)**

#### **CHAPITRE II-. AUTRES AVIS**

##### **II-1. AVIS Ae SUR AVIS ATMOSUD SUR PPA 13**

##### **II-2. AVIS SUR MEMOIRE ACNUSSA**

#### **CHAPITRE III-. AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA)**

##### **II-1. AVIS DES INSTITUTIONNELS /ETAT**

##### **II-2. AVIS DES COMMUNAUTES**

##### **II-3. AVIS DES COMMUNES**

#### **CHAPITRE IV-. QUESTIONS POSEES PAR LA COMMISSION D’ENQUETE**

# PROCES VERBAL DE SYNTHESE

## PRELIMINAIRES ET REGLEMENTATIONS

1-. Le périmètre de la révision du PPA 13 concerne schématiquement le département des Bouches-du-Rhône dans son ensemble, à l'exception de la communauté d'agglomération Terre de Provence qui est rattachée au PPA relatif à la ZAG d'Avignon. Soit 107 communes auxquelles sont rattachées Saint ZACHARIE (Var) et PERTUIS (Vaucluse).

2-. L'enquête publique s'est déroulée du 13 septembre au 22 octobre 2021. Le public a pu prendre connaissance du dossier et déposer une contribution dans les 3 préfectures concernés, sur la plateforme du prestataire PubliLegal et dans les 14 communes avec 36 permanences animées par au moins un commissaire enquêteur. Notamment à : Aix en Provence – Arles – Aubagne – Berre – Fos sur Mer – Gardanne- Istres- Martigues – Marseille - La Ciotat – Pertuis Salon – Saint-Rémy - Saint Zacharie.

3-. Sur les 17 registres papiers, Il a été recensé observations et courriers déposés. Sur la plateforme "Registre Numérique", 123 contributions ont été relevées avec environ questions. Par ailleurs près de visites effectuées par visiteurs, donnant lieu à visualisations du dossier et à téléchargements. Le public s'est manifesté plus particulièrement en fin d'enquête.

4- Dans les délais légaux :

- Les avis ont été publiés à quinze jours d'intervalle dans deux journaux (LA PROVENCE et LA MARSEILLAISE) couvrant le périmètre de l'enquête Publique.

- L'affichage a été effectué, dans les délais légaux, notamment, dans les quatorze mairies assurant les permanences.

- L'avis d'Enquête Publique a été relayé sur le site internet d'un très grand nombre de communes et plus particulièrement par les communes assurant les permanences

### I-. LA REGLEMENTATION/ PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Dans l'article 6 de l'arrêté inter préfectoral du 03/08/2021 et plus particulièrement selon l'art R 123-18 du Code de l'Environnement, il est imposé au commissaire-enquêteur de rencontrer le Maître d'Ouvrage sous huitaine après la clôture de l'enquête afin de lui communiquer les observations écrites et orales du public consignées dans un procès-verbal de synthèse qu'il lui remet. Cette procédure a été appliquée dans l'enquête présente. Cependant afin de tenir compte de la période de congés, la date de remise du Procès-Verbal de synthèse a été reporté au 08 novembre 2021 à la demande du Maître D'Ouvrage et avec l'accord du représentant de la Préfecture.

Le Responsable de Projet dispose à son tour d'un délai de 15 jours pour y répondre et produire ses observations éventuelles. Le délai de 15 jours dont dispose le MDO sera décompté à partir du 08/11/2021.

## **CHAPITRE I - LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

Il comprendra :

### **DOCUMENTS RECUS EN COURS D'ENQUETE / OBSERVATIONS ET REMARQUES RELEVÉES DANS LES REGISTRES D'ENQUETE,**

#### **I-1. LES CORRESPONDANCES :**

La plupart de ces correspondances sont très longues et portent sur un grand nombre de points. Afin d'éviter une perte d'informations elles sont intégrées, dans le Procès-Verbal, et soumises telles quelles au MOA.

#### **I-1. /N°1 Courriel de D. VENERI à propos de désagréments provenant de l'Usine HOLCIM (ex LAFARGE)**

De : d.veneri@free.fr Envoyé : mercredi 20 octobre 2021 15 :23 À : [plan-protection-atmosphere-12@enquetepublique.net](mailto:plan-protection-atmosphere-12@enquetepublique.net)  
Objet : enquête publique du plan de protection de l'atmosphère 13

Bonjour Monsieur le Président de la Commission d'enquête,  
Je réside à Bouc Bel Air 13320 et comme de nombreux boucains je tiens à vous signaler que je ressens nombre de désagréments causés par l'usine Holcim (ex Lafarge), Je me permets donc de réclamer deux choses :  
1/ Je demande l'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air  
2/ Je demande l'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.

En espérant que mes doléances seront entendues.  
Cordialement Mme GESREL Danielle

#### **I-1. /N°2 Courriel adressé par Lara LODS avec un additif interrogatif reprenant, notamment, l'ensemble des Fiches-Actions intégrées au dossier d'Enquête Publique**

Le texte transmis est transcrit dans sa totalité :

« région le Conseil d'État constate que, depuis sa décision de juillet 2020, les nouvelles données transmises montrent que les seuils limites sont toujours dépassés dans plusieurs zones et que des actions supplémentaires restent donc nécessaires. En 2019, 5 zones ont encore enregistré un taux de dioxyde d'azote supérieur aux seuils limites (Paris, Lyon, Marseille-Aix, Toulouse et Grenoble)

Le Conseil d'État condamne ainsi l'État au paiement de l'astreinte pour le 1<sup>er</sup> semestre (11 janvier - 11 juillet 2021). Compte tenu, à la fois, de la durée du dépassement des valeurs limites (depuis 2005 pour le PM10 et 2010 pour le NO<sub>2</sub>) mais aussi des mesures prises depuis juillet 2020, le montant de l'astreinte n'est ni majoré ni minoré et est fixé à 10 millions d'euros, comme prévu par la décision du 10 juillet 2020.

Les conséquences du changement climatique ne semblent pas non plus intégrées au calcul. En effet, aucune modélisation des futurs incendies liés à la sécheresse n'évalue leur impact futur sur la qualité de l'air. Or, si ni leur

ampleur ni la date de survenue ne peut être établie, un scénario « au fil de l'eau » doit pouvoir *a minima* être calculé.

Afin de remédier à l'absence de mesures quantitatives de l'ozone, un meilleur maillage des stations de mesures doit être recherché, notamment dans les secteurs les plus concernés par ce polluant (zones périurbaine et rurale). Dans cette optique, la station de Saint-Remy fermée depuis 2016 devrait être réactivée. <https://www.atmosud.org/donnees/acces-par-station/02023>

Rien sur les produits phytosanitaires

Développement des transports en commun ferroviaires et routiers en pays d'Arles ? L'action 12 et le défi 8 ne portent pas sur le pays d'Arles. Or la dépendance aux véhicules motorisés y est bien plus forte que dans la métropole.

La liste des projets d'aménagement et d'infrastructure (contournement autoroutier, ouvertures à l'urbanisation, ...) qui auront un impact sur la qualité de l'air devrait figurer dans le plan ainsi que les polluants induits et les actions d'évitement, de réduction et de compensation aux échelles locales et départementales.

Alors que la réglementation existante sur le brûlage des déchets verts n'est pas appliquée, son évolution nécessitera une formation des personnels et des élus municipaux pour en comprendre la teneur, l'incitation à utiliser la biomasse – une source d'énergie renouvelable, considérée comme neutre du point de vue des gaz à effet de serre – et le chauffage au bois contribuent, localement, lorsque les appareils sont anciens, à la surémission de particules fines

Le contrôle périodique des installations classées soumises à simple déclaration devrait être renforcé par une meilleure information des préfets et des maires :

– d'une part, les préfets devraient être informés des contrôles périodiques effectués par les organismes agréés qui ont fait l'objet de constatation de non-conformités majeures et qui n'ont pas été réglées dans les délais. Cette obligation d'information pourrait même s'étendre à toutes les installations dont les rapports de contrôle ont montré qu'elles étaient fortement polluantes ;

– d'autre part, les préfets informeraient, sur une base annuelle, les maires de ces résultats.

Par ailleurs, les préfets devraient pouvoir demander à l'inspection des installations classées de contrôler, lors des pics de pollution, les établissements soumis à déclaration. Bien qu'ayant parfois une petite taille, ces établissements peuvent être à l'origine d'une pollution diffuse, qui peut jouer un rôle dans les dépassements des seuils réglementaires.

Un rapport de 2011 <sup>(166)</sup> évalue à 850 millions d'euros pour la France le manque à gagner dû à la baisse des rendements des cultures du blé à cause de la pollution à l'ozone. Et le blé n'est pas un cas unique. S

Un inventaire spatialisé « qualité de l'air », multisectoriel, mis à jour chaque année et pouvant être décliné en inventaires locaux, faciliterait le travail de collecte des données au niveau territorial le plus fin, y compris dans les zones rurales, et permettrait de faire le lien entre les niveaux de pollution constatés et les mesures prises pour les réduire. On pourrait même concevoir que cet outil puisse, à l'instar du *Saneringstool* utilisé aux Pays-Bas, qui effectue des mesures à l'échelle du kilomètre et a des fonctionnalités de modélisation très poussées, calculer l'impact des projets d'aménagement (urbain, routier, etc.) sur la qualité de l'air.

Au vu des limites actuelles des dispositifs de mesure de la qualité de l'air, la construction d'un nouvel indice devrait devenir une priorité, quand bien même il serait certainement difficile, d'un point de vue technique, de le relier aux seuils réglementaires de pollution car ceux-ci sont exprimés par polluant, selon différentes échelles de temps (heure, jour, année, etc.) et différentes notions (objectif de qualité, valeur cible, valeur limite, etc.).

L'échelle de mesure de ces indices ayant été conçue pour les agglomérations, leur usage en zone rurale ou pour les petites villes est mal adapté.

À l'inverse, afin de tenir compte de la période de reprise des travaux sur les cultures en sortie d'hiver, seules des recommandations ont été diffusées par la préfecture de région auprès du secteur agricole (sur le report des épandages en 2014 et l'arrêt de ces épandages par pulvérisation en 2015).

Seules sont listées les actions pour lesquelles les partenaires de l'Etat se sont engagés à court terme. Or la rareté des chiffrages et le silence à peu près constant en matière de faisabilité juridique interrogent sur le réalisme de la démarche. Cette situation surprend d'autant que des opérations en cours ou programmées à brève échéance doivent avoir déjà fait l'objet d'évaluations financières.

#### Fiches actions :

Avitaillement GNL, conversion de flottes et contrôle des émissions : coût et faisabilité juridique non renseignés

Soutien à la mise en œuvre des plans de mobilité : idem. Alors que l'échéance est 2021-22

Sans aller jusqu'à réaliser des évaluations quantitatives des risques sanitaires (EQRS) sur des zones à enjeux qui nécessiteraient de longues études et une concertation avec le public, un croisement avec les données de santé anonymisées déjà disponibles aideraient à établir des corrélations.

Les cartographies des indicateurs sanitaires et de la caractérisation du lien concentration/risque sanitaire sur le pourtour de l'étang de Berre permettent d'approfondir les connaissances

. L'EPA Euro méditerranée (action, en lien avec des demandes de la DREAL et l'ARS, prend mieux en compte la qualité de l'air lors de la réalisation ou la mise à jour des études d'impact sur les nouvelles ZAC

#### Biodiversité

Les mesures d'évitement et de réduction relatives à ces projets devraient être R333-15 Code de l'environnement :  
- Les documents qui doivent être soumis pour avis au syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc en application du VI de l'article [L. 333-1](#) sont les suivants :

1° Le plan départemental de protection du milieu aquatique et de gestion des ressources piscicoles prévu à l'article [L. 433-4](#) ;

2° Le programme d'action de protection et d'aménagement des espaces agricoles et naturels périurbains prévu à l'article [L. 113-21](#) du code de l'urbanisme ;

3° Le plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article [L. 222-4](#) ;

III. – Sous réserve des dispositions spécifiques relatives à ces documents, l'absence de réponse du syndicat mixte d'aménagement et de gestion du parc dans le délai de deux mois à compter de la saisine vaut avis favorable.

[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000035172303/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000035172303/)

## **Article L222-6-1 (Version en vigueur depuis le 25 août 2021)**

### Création LOI n°2021-1104 du 22 août 2021 - art. 186

Dans les agglomérations mentionnées à l'article L. 222-4, après avis des conseils municipaux des communes et des organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés, le représentant de l'Etat dans le département prend, d'ici le 1er janvier 2023, les mesures nécessaires pour améliorer la performance énergétique du parc d'appareils de chauffage au bois et atteindre une réduction de 50 % des émissions de particules fines PM2.5 issues de la combustion du bois à l'horizon 2030 par rapport à la référence de 2020. Afin d'assurer l'atteinte de ces objectifs, une évaluation de l'efficacité des mesures sur les émissions de PM2.5 et la qualité de l'air dans les territoires concernés est réalisée au minimum tous les deux ans » » » » » » » » » »

A

Messieurs les membres de la Commission d'enquête pour le Plan de Protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône.

Vous savez que, si la France a été condamnée par l'Union européenne le 24 octobre 2019, c'est à la suite de l'action engagée par les Amis de la Terre que le Conseil d'État a constaté l'insuffisance manifeste et l'absence de résultat significatif de la majorité des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) de France, dont celui de l'agglomération Marseillaise, et enjoint l'État à prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les normes de pollution.

Face à l'insuffisance des mesures prises par l'État les Amis de la Terre ont saisi à nouveau le Conseil d'État, qui, par la décision du 10 juillet 2020, a reconnu cette insuffisance et donné 6 mois à l'État français pour prendre des mesures vraiment efficaces. Mais les mesures envisagées n'étant toujours pas suffisantes, le Conseil d'État a condamné l'État, le 4 août dernier, à verser une astreinte de 10 millions d'euros.

Les Amis de la Terre France, dont les propositions n'ont jamais été écoutées, constatant l'insuffisance des PPA adoptés, n'ont eu d'autre solution que de saisir les juridictions administratives, ce que nous regrettons, même si celles-ci nous ont donné pleinement raison.

De plus, le 19 novembre 2020, le Conseil d'État a constaté l'insuffisance des mesures prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et a donné trois mois au gouvernement pour justifier de mesures permettant de respecter l'échéance de 2025 des engagements résultant de l'accord de Paris. Les émissions de polluants, notamment dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) et celles de GES sont un seul et même combat, qui appelle des mesures similaires et complémentaires.

Le Conseil d'État est une institution particulièrement rigoureuse, prudente et circonspecte dans ses décisions, qui engage fortement l'action publique. Par ces récents jugements, il montre qu'il a pris pleinement conscience de la hauteur et de l'urgence des enjeux qui incombent aux décideurs publics.

Ce qui est attendu par le Conseil d'État et les associations, c'est un véritable changement d'échelle dans l'action, des mesures courageuses, précises, efficaces à court terme, pour ne pas se retrouver à nouveau sur un constat d'échec dans quelques années. Notre responsabilité est immense. Le projet de PPA qui nous est présenté aujourd'hui répond-t-il à ce défi ?

En première analyse, les Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence estiment que le document présenté ne répond pas à certaines questions, questions dont plusieurs ont d'ailleurs été posées, sans réponse à ce jour, au préfet des Bouches-du-Rhône.

Aussi nous apportons les remarques et posons les questions suivantes :

- Depuis 2013, date du PPA précédent, afin de bien en déterminer l'évolution, nous souhaitons que soient présentées cartographiquement les zones,

- pour les NO<sub>2</sub>, l'ozone O<sub>3</sub>, les dioxydes de soufre SO<sub>2</sub>, les PM<sub>10</sub> et les PM<sub>2,5</sub>

- où l'état de la pollution en 2013 (date du PPA précédent) et en 2019, des dépassements ont été observés en termes :

d'objectifs de qualité ;

de valeur limite moyenne annuelle ;

de seuils recommandés (avec le nombre d'heures)

de pics de pollution (nombre d'heures ayant dépassé le seuil d'alerte).

Pour atteindre les objectifs prévus dans les fiches actions, quel est l'engagement de l'État :

\*sur le plan financier ;

\*pour développer les contrôles (nombre de contrôles effectués actuellement et nombre de contrôles prévus)

\*pour faire respecter les engagements des différents partenaires ?

\*Constatant que le plan d'action est surtout une valorisation de ce qui est déjà engagé/envisagé par les acteurs locaux, quel est alors finalement le rôle de l'État ?

\*en ce qui concerne les autorisations préfectorales délivrées : nous demandons qu'un bilan soit fait pour toutes les autorisations préfectorales délivrées depuis juillet 2020 (industrie, urbanisme, déplacements) montrant, pour chacun des polluants suscités, les quantités annuelles rejetées et réduites permises par ces autorisations.

-Il serait souhaitable qu'une hiérarchie des différentes actions, notamment celles à fort impact, soit mise en évidence.

Si les fiches du plan d'action indiquent en règle générale que les objectifs sont de diminuer les pollutions, l'évaluation des impacts, sur le plan quantitatif, action par action, n'est pas transmise ?

-Quelles garanties de réalisation des actions importantes, sur le plan financier notamment, peuvent être apportées par les acteurs locaux et l'État ?

-Quels pouvoirs aura le comité de pilotage mentionné ?

-Pourquoi le mouvement associatif est-il toujours quasiment exclu du processus et n'est-il pas partenaire dans chacune des actions proposées ?

Le lien entre amélioration de la qualité de l'air et la réduction des GES devrait être pris en compte dans les impacts des actions pour rendre plus pertinent leur priorisation. Cela permettrait, par exemple, d'identifier celles qui ont un double impact et justifier d'autant plus de les mener au plus vite.

Le Conseil d'État montre qu'il y a obligation de résultat et non pas une seule obligation de moyens et nous ne trouvons cette logique dans le plan présenté.

Aussi nous vous demandons de prolonger l'enquête publique afin que les services de l'État en charge de l'élaboration du PPA répondent aux questions posées ci-dessus, questions qui ont déjà été abordées avec eux mais qui n'ont pas eu, nous le constatons de réponse satisfaisante et que nous puissions les



Messieurs les commissaires-enquêteurs,

Reçu le  
22/10/2021 de Mme BRIEU  
P. MAILLET

Le sujet qui nous préoccupe depuis de nombreuses années et qui a donné lieu à de nombreuses interventions de notre part, en Préfecture, en Mairie, etc ...est celui des brûlages de déchets verts. (Défi n° 23- Action 37-p73)

Nous résidons sur la commune d'Allauch, dans un secteur soumis à l'obligation de débroussaillage. L'ensemble des habitants peuvent, en toute légalité, pratiquer le brûlage des déchets verts puisqu'il existe une dérogation pour l'obligation de débroussaillage. Nous sommes donc régulièrement exposés à des fumées dont on connaît la toxicité (Hydrocarbures aromatiques polycycliques, particules fines, furanes, etc...).

L'équation dérogation = autorisation est établie depuis longtemps. Les autorités municipales, de leur propre aveu et à leur corps défendant, ont toujours été empêchées d'agir à cause de l'existence de cette dérogation, comprise comme automatique. La police municipale ne peut intervenir, même si les abus sont criants.

Plusieurs personnes autour de nous se sont converties au broyage et paillage, qui protègent la santé et les terres. Hélas il reste des irréductibles qui feraient sans doute un effort si la pratique du brûlage devenait *effectivement* interdite. Le risque d'incendie ne serait pas plus grand car la nécessité du débroussaillage est maintenant bien intégrée. Et de toute façon dans la plupart des cas, il s'agit plus d'entretien des jardins que de débroussaillage, même si la distinction entre les deux n'est pas facile à établir.

Nous attendions donc avec impatience le futur PPA, espérant que dans un contexte de lutte pressante contre les émissions de CO2 et contre la pollution, la raison allait enfin l'emporter.

Or nous constatons que le nouveau PPA n'apporte aucun progrès sur ce problème des dérogations, même si par ailleurs il existe des avancées pour améliorer la prise de conscience. Dans le paragraphe « description détaillée de l'action », nous lisons : ...la réglementation est encore inconnue ou incomprise du fait de nombreuses dérogations... ». Effectivement, du fait des dérogations, la règle générale devient illisible et n'est pas appliquée. C'est ce qui se passe depuis le PPA de 2013, bardé lui aussi de bonnes intentions. Rien ne changera. La déclaration en mairie a déjà été pratiquée et n'a en rien freiné les brûlages. La mairie n'aura aucune règle claire à faire appliquer et ne pourra s'opposer légalement à ceux qui mettent en avant la dérogation.

La timidité du nouveau projet est proprement désespérante quand on sait qu'on a affaire à un problème sanitaire important. Les zones soumises à dérogation sont nombreuses et les taux de pollution considérables (Nous avons enregistré certaines mesures). Il ne s'agit plus de « diminuer » les brûlages, il est temps de les éradiquer.

Veillez recevoir nos cordiales salutations.

Martine et André Brieu  
1 chemin des Rapons  
Les Bellons  
13190 Allauch

22 octobre 2021



I-1. / N°4 Citoyen Lambda observation sur registre "papier" MARTIGUES

M

Le mercredi 13 octobre 2021 de 11<sup>h</sup> à 12<sup>h</sup>  
Je viens consulter le dossier d'enquête publique suite à  
l'information perçue dans la revue Rapports du mois de  
sept, merci monsieur le maire de Martigues car je n'ai  
pas eu l'occasion de voir d'autre action d'information destinée  
au grand public

- 1<sup>er</sup> constat = déficit d'information vers le grand public
- 2<sup>o</sup> constat = et<sup>o</sup> fait être payé pour visiter et  
pouvoir venir consulter le dossier car déjà on ne peut pas  
stationner aux abords de la mairie et il n'y a aucune  
indication, le dossier est dans un coin à l'arrière de la mairie
- 3<sup>o</sup> constat = tout cela est bien absent et illisible  
pour le citoyen moyen que je suis!

Un résumé simple et lisible eut été apprécié  
J'espère que toutes ces bonnes intentions seront marquées  
d'effets concrets et non par "d'effets de marée"  
Et ne suis pas militant écologiste ni affilié à aucun parti  
juste un citoyen qui se préoccupe de ce que l'on va  
laisser à nos petits enfants?

Bon courage

Citoyen Lambda

Aucune observation

DCTM CE

(STZ 1)

Le 19/10/2021

La commune de S<sup>t</sup> Zacharie est un lieu privilégié de par sa situation géographique. Nous sommes entourés de bois, ces espaces représentent 80% de notre territoire.

L'urbanisation a engendré une densification de la circulation sur la RD 560.

Celle-ci était très encombrée le matin et le soir, aujourd'hui, on constate que le trafic est permanent avec des bouchons importants.

De ce fait, la pollution atmosphérique augmente. Il serait judicieux de développer des alternatives comme le carpooling ou un projet de déviation afin de pallier à ce problème.

D'autre part, la commune travaille sur le futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et étudie les possibilités de créer "des poumons verts" dans son centre urbain.

Jean-Jacques Coulon  
Maire de S<sup>t</sup> Zacharie

I-1. /N°5 Observation de Mme FAGGIO -LA FARE-Registre 'PAPIER

1. - Observations de M.

(SAL 1)

mercredi 22/09/2021 à 10h45.

je m'appelle Patricia FAGGIO, j'habite à la Fare les Oliviers et m'interroge au sujet d'un projet d'implantation à MARIGNANE, à la Zac de Flondes :

création d'une usine Seveso  $\Rightarrow$  société SATYS, spécialisée dans le traitement de surface pour l'aéronautique.

elle va libérer dans l'atmosphère déjà très polluée du pourtour de l'Étang de Berre, de l'acide chlorhydrique et du Chrome VI (métal lourd hautement cancérigène

mutagène et toxique pour la reproduction), ainsi que d'autres métaux lourds et des COV.

Pourtant il existe déjà d'autres procédés de substitution qui sont déjà mis en œuvre en France et à l'étranger.

A quoi bon rajouter de la pollution, alors qu'on affiche en haut lieu une volonté de diminuer nos émissions toxiques ?

Les pouvoirs publics doivent contrôler et imposer des cahiers des charges stricts aux entreprises qui s'implantent autour de l'Étang de Berre.

Mme FAGGIO P.  
80 Chemin des Papilles  
13580 La Fare

(je suis infirmière  
bénévole transporteuse  
(LPO))

mes questions sont :

- pourquoi permet-on à une entreprise polluante de s'implanter autour de l'Étang de Berre ?
- pourquoi les pouvoirs publics n'imposent pas des cahiers des charges STRICTS aux (nouvelles) entreprises qui s'implantent autour de l'Étang de Berre ?

## Plan de protection de l'atmosphère

essai d'analyse des divers produits  
toxiques avec les remédiations prévues  
(ou non) par le PPA. ①

ce plan concerne 2 millions d'habitants  
104 communes Bdu RH  
+ Toulon (Var)  
+ Pertuis (Vaucluse)

### I Le dioxyde d'azote

① produit par le Complexe Petrochimique de Fos sur Mer. Echéance de Berre - Echéance rapide  
→ installer une évaluation de la pollution sur les zones habitées

② transport maritime: on doit compléter le PPA avec une évaluation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Marseille proches des Bassins Est et du port.

Echéance rapide souhaitée, c'est une situation d'URGENCE.

inscrire au PPA une généralisation de l'avitaillement moins polluant des navires.

mettre en place des mesures de régulation et diminution du nombre de navires polluants (tous les navires de croisières et les jachébot internationaux ne sont jamais contrôlés, seuls les Ferrys « Corse » le sont)

il faut effectuer un comptage des habitants soumis à cette pollution } pétrochimique  
} transport maritime

Non prévu dans le plan.

(2)

## II Les particules fines, le carbone

① Transport terrestre  
le Plan de Déplacement urbain est déjà remis en cause. De toute façon le périmètre prévu est insuffisant.  
Les émissions polluantes dues aux véhicules (bus, camions, voiture) ne donnent lieu à aucune évaluation ou analyse.

Une vérification urgente est à prévoir

② transport aérien  
aéroport Marseille Provence.  
L'ancien P.P.A. date de 2013. Il faut mesurer l'aggravation de la pollution, depuis 8 ans.

La pollution associée à l'accès de l'aéroport (voitures individuelles, bus, livraisons, camions etc...) n'est pas évacuée.

→ carbone maximum. Contrôles de 2004, comptage des habitants subissant la pollution de l'air inhérente à la présence de l'aéroport.

## III Le NOx et le SOx

produits par la pétrochimie, ils sont répandus dans l'air ambiant par les torchères des usines, vestiges de la sur-industrialisation des années 1980-1960, et jamais améliorés ou détruits depuis.

Les effets très toxiques de ces produits sont connus, il est urgent de procéder à

des évaluations fréquentes, hebdomadaires ou même quotidiennes! La santé de milliers de personnes est en jeu.

#### IV L'ammmoniac, les pesticides

Ils doivent être mis en évidence dans le milieu aquatique, continental, marin.

La protection de l'eau des poissons (et la faune en général) de la flore est nécessaire. Prise en charge urgente.

#### V Poussières industrielles non contrôlées

L'usine Lafarge effectue toujours des rejets de poussières et des émanations non contrôlées. Pourquoi?

L'air ambiant est empoisonné!

Dans le secteur Calviès Calas, aucune station fixe de mesures de la qualité de l'air sur les 31 stations installées par ATMO SUD.

Pourquoi?

#### VI Biocides de démaoustication en Camargue.

Un guide de bonne conduite a été établi pour les arrosants - les biocides sont officiellement compatibles avec une agriculture BIO.

Qui contrôle les quantités de produits épandus sur la zone camarguaise? Personne.

Aucune périodicité de contrôle, le droit(?) à polluer est effectif.



Après ces produits mentionnés dans le PPA, il reste deux grands absents : l'ozone et les gaz à effet de serre. GES (4)

L'absence de prise en compte de la pollution par l'ozone est incompréhensible. Notre territoire est très exposé, à cause du climat méditerranéen (soleil, chaleur, sécheresse). Nous risquons une augmentation des températures de 2° à 3° à l'horizon 2050.

La diminution de l'ozone dans les B du Rh devrait être une priorité du PPA.

Il faut créer des outils de mesure pour les GES - gaz à effet de serre. + Analyse

La solution pour améliorer l'atmosphère dans notre territoire est d'établir des obligations de mesures (d'évitement

ou réduction ou compensation pour tous les chefs d'entreprises ou décideurs de notre région ! Avec des délais précis, cette baisse de la pollution serait bénéfique pour la population, elle est indispensable !

Après l'analyse des produits voyons les thèmes traités : là aussi une grande absence : la biodiversité, les espaces naturels.

les ZNIEFF, parcs régionaux zones Naturelles 2000 sont nombreux dans notre département, ils sont évidemment impactés par la pollution de l'air.

La protection des écosystèmes n'est jamais évoquée - CARENCE VOLONTAIRE ? dans le PPA.

Si rien n'est fait on risque une perte nette de biodiversité (faune, flore)

## VIII L'enjeu de santé humaine

(indications fournies par l'Agence Régionale de Santé)

La pollution de l'air provoque diverses maladies: Asthme, allergies respiratoires, problèmes de peau chroniques, cancers, maladies auto-immunes, maladies endocriniennes.

Il n'y a dans le plan aucune précision pour le délai de mise en place de prévention des maladies et contre la mortalité précoce (3% des décès pourraient être évités avec une meilleure qualité de l'air)

Une temporalité trop vague n'est pas en rapport avec l'urgence de la situation sanitaire.

Il faut créer des mesures rapides et précises.

## IX L'injustice, ou l'inégalité écologique

Les habitants vivant dans la pauvreté et la précarité sont plus exposés à la pollution de l'air extérieur ajouté à un habitat de mauvaise qualité avec l'air intérieur malsain. C'est la double peine pour ces populations avec une aggravation des risques de maladies.

Il faut repérer ces zones à risques et installer une protection supplémentaire destinée à prévenir les risques de maladies.

## Conclusion

(6)

Le respect des valeurs limites réglementaires de pollution n'est pas effectif (pollution par l'ozone).  
On doit créer un objectif de qualité et vérifier que les nouvelles mesures prises diminuent significativement le niveau de pollution des espaces habités, pour corriger et améliorer les anciennes mesures antipollution, insuffisantes.  
Ceci doit être prévu dans un délai précis et rapide, c'est urgent!

Il faut régler dans le PPA un problème de cohérence entre le constat de pollution avérée, et certains projets générateurs de pollution supplémentaire, qui ne donnent lieu à aucune obligation pour les chefs d'entreprise à prévoir des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Il faut imposer un délai précis à tous les décideurs, des échéances rapides de baisse de pollution dans toutes les entreprises.

Il faut respecter le droit des habitants à respirer un air qui ne nuise pas à leur santé 7'

Article L 220-1 du code de l'environnement.  
(Article premier de la charte de l'eau

**I-1. /N°7 Observation sur Registre 'Papier' de Mme Aline FROSINI -GARDANNE**

GAR 1

4

Vendredi 15 OCTOBRE 2021. 14h15. Mme Frosini Aline  
Dépôt de 2 Avis. 1. Personnel. 1. pour CIQ Clapiers -  
Jeu-de-Bouc - Av de Nice et de Ste Victoire à GARDANNE  
- 2 pages - (5, 6 et 7 du registre)

Aline FROSINI  
836 Chemin des Clapiers  
13120 Gardanne

JEAN CLAUDE COSTA  
COMMISSAIRE D'ARRONDISSEMENT

Réponse à l'ENQUETE PUBLIQUE

sur le **PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE BDR**

Ne serait-il pas plus judicieux de faire un **plan de PREVENTION de PROTECTION de l'ATMOSPHERE** sur le territoire de Gardanne, des BDR.

**Avis favorable sous réserve** que le projet arrive à une réelle volonté de protection de l'atmosphère sur le territoire de Gardanne, des BDR

**Avis défavorable si c'est pour se donner bonne conscience d'avoir mis les moyens administratifs seulement, sans moyens de résultats afin de ne pas être de nouveau condamné par le CONSEIL D'ETAT.**

**Rappel et avertissements du Conseil d'Etat**

**« Le conseil d'État, la plus haute juridiction administrative, condamne la France à payer 10 millions d'euros à plusieurs organisations environnementales, pour n'avoir pas pris de mesures "suffisantes" contre la pollution de l'air. 4 août 2021 »**

La centrale de Provence biomasse +++ le projet de (méga ?) scierie pour la « verdir », les projets de production d'hydrogène et de méthanol, sur la zone La Palun et le site de la centrale Gardanne Meyreuil, en plus le projet de production d'hydrogène sur la zone Malespine, et tout le trafic routier de poids lourds desservant ces exploitations industrielles plus les autres déjà existantes.... Cette concentration d'usines ne va pas dans le sens de prévenir et protéger mais au contraire de polluer encore davantage l'atmosphère du territoire de Gardanne Meyreuil et les BDR.

Gardanne, le 15 octobre 2021

*A. Frosini*

GAR 2<sup>5</sup> (3 pages)

**CIQ CLAPIERS JEAN-de-BOUC avenues de NICE et de STE VICTOIRE à GARDANNE 836 Chemin des Clapiers**

ANNEXE 2

**PROJET DE PLAN DE PROTECTION ATMOSPHERIQUE**

Extrait des Infos de la ville de Gardanne

JEAN CLAUDE COSTA  
COMMISSAIRE ENQUETEUR

Objectif principal de réduire les émissions de polluants atmosphériques et notamment de maintenir ou ramener dans la zone  
Réaliser un inventaire des émissions des sources de pollution, prévoir des actions de réductions des émissions des sources fixes (industrie, chauffage résidentiel ...) et mobiles (transports terrestres, maritimes ...), évaluer l'impact de ces actions sur les niveaux de concentration en polluants atmosphériques et fixer des objectifs à atteindre en matière de concentration ou de population exposée à un dépassement des valeurs seuils. Par ailleurs, il traite également des procédures d'information et de recommandation ainsi que des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des épisodes de pollution.

**REPONSE DU CIQ A L'ENQUETE PUBLIQUE SEPT/OCT 2021  
PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE**

L'avis du CIQ ne peut être que favorable à 2 conditions :

1- que l'inventaire des émissions de sources de pollution soit complet :  
c'est-à-dire avoir des capteurs de mesures de tous les polluants industriels partout où ils sont inexistantes, entre autres, route de Biver et zone Avon...

2- que ce PROJET aboutisse à son objectif principal :  
c'est-à-dire réduire les émissions de pollutions. Mais les projets prévus dans le pacte de transition industriel du territoire de Gardanne Meyreuil, n'a rien d'écologique, au contraire, ils ne feront que rajouter des dangers et des pollutions dans des zones déjà très impactées : zone Malespine, zone Clapiers-Jean de Bouc, zone La Palun, zone La Mounine... Zone Avon et Mange Garri...  
Ne voudrait-il pas mieux PREVENIR que « guérir » ?

Gardanne sent mauvais ! Personne ne dira le contraire !

Gardanne sent la soude qui pique la gorge et les yeux presque tous les jours,  
Gardanne sent la décharge et le biogaz à donner des nausées et des insomnies aux riverains certains jours ou certaines nuits,

Gardanne sent les extraits de végétaux et dérivés mais pas que...

Gardanne sent la poussière de charbon et des cendres, des PCR, la poussière de pierre, la poussière de bois, la poussière du trafic routier des poids lourds...

Oui ! Gardanne sent mauvais !

AN

# AtmoSud

Inspirer un air meilleur

23 septembre 2021

Etat des lieux qualité de l'air

**Les nouvelles valeurs guides de l'OMS sur la qualité de l'air : la grande majorité de la population de la région Sud exposée à un dépassement**

L'OMS précise que le dépassement de ces nouveaux seuils est associé à des **risques importants pour la santé, tandis que leur respect peut sauver des millions de vies.**

*Si ces nouvelles valeurs guides étaient respectées, près de **80% des décès liés au PM2.5 pourrait être évités.***

Extraits du bulletin du 23 septembre 2021 d'ATMOSUD

A partir de ces données comment ne pas se poser des questions sur une véritable volonté de protection de l'atmosphère puisqu'il **est déjà avéré que les Bouches-du-Rhône dont GARDANNE ses habitants et alentours vivent dans une ATMOSPHERE déjà polluée,**

**Atmosud** mesure toutes les pollutions industrielles sur Gardanne ?

Quelle atmosphère à Gardanne ? A Gardanne nous respirons quoi ?

**Quels cocktail de polluants de l'air sont respirés par nos enfants ?**

- des particules ultra fines d'alumine et de bauxite et de boues rouges compressées ou pas ... ? OUI ou NON ?
- des particules ultra fines de charbon, de cendres, de PCR, de bois... ? OUI ou NON ?
- des particules ultra fines de poussières de pierres de la carrière ou de concassage de déchets BTP ? OUI ou NON ?
- des particules ultra fines de fermentation de déchets, des émanations de gaz, des extraits de végétaux et dérivés mais pas que... ? OUI ou NON ?
- des particules ultra fines de trafic routier aggravé par les poids lourds... ? OUI ou NON ?

Et pourtant en **COMMISSIONS DE SUIVI DE SITE** :

de la centrale de Provence : **E-ON/UNIPER,**

de l'usine chimique de bauxite/alumine et décharge : **ALTEO,**

de la décharge de la Malespine : **SEMAG**

les inspecteurs de l'environnement (DREAL), les responsables santé (ARS), les ingénieurs d'études, veulent rassurer les associations de riverains et de défense de l'environnement, jusqu'à les culpabiliser d'être des lanceurs d'alerte sur les cocktails de pollutions des exploitations industrielles. Tous veulent rassurer en demandant de ne pas confondre : odeurs nuisances et nocivités ! qu'il n'y a pas de dépassements, ou si peu de pics que les risques sont faibles... !

**Encore une fois les habitants de Gardanne vont-ils pratiquer l'OMERTA sur cette enquête publique, par négligence ou par solidarité pensant à des emplois propres et durables ?**

**Le CIQ demande de véritables mesures de tous les polluants de l'atmosphère et une véritable transition écologique à Gardanne et un véritable plan de protection de l'atmosphère sur Gardanne et les B. du Rh.**

**Le CIQ Clapiers Jean-de-Bouc avenues de Nice et de Ste Victoire  
836, chemin des Clapiers 13120 GARDANNE**

**Les 3 coprésidents :**

**Aline FROSINI**



**Anne-Marie CHAPE**



**Luc LE MOUËL**



3/3

## I-1. /N°8 Observation sur Registre “Papier” par CIQ de Bastide longue - Marseille



**Siège social : Centre d'Animation de La Batarelle - 1, Chemin des Grives Marseille**  
[CIQ.Bastide.Longue@gmail.com](mailto:CIQ.Bastide.Longue@gmail.com)

**Courrier : Président : Pierre Fusté - Résidence La Batarelle – 34, rue des Prés 13013 Marseille Tél : 04 91 98 49 19 – Mobile : 06 48 16 53 47**

Monsieur le Président  
de la Commission d'Enquête Publique  
du Plan de Protection de l'Atmosphère 13

« La ville plus verte et plus durable »  
40 rue Fauchier  
13233 Marseille Cedex 20

Marseille le 18 Octobre 2021,

Objet : Requête en matière de transports et de gestion des déchets verts.

Monsieur le Président,

Représentant les habitants d'une partie du quartier de St Mitre, conscients des enjeux écologiques et sociaux du Plan de Protection de l'Atmosphère 13 et des objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Sud, nous souhaitons vous faire part de la situation de notre quartier et vous exprimer nos doléances.

**Saint Mitre** est l'un des 11 quartiers du 13<sup>ème</sup> arrondissement qui est le plus peuplé de Marseille : 92728 habitants recensés en 2020 ( source INSEE).

La population du quartier de Saint Mitre était établie à 8 134 habitants en 2012 (Recensement INSEE 2012 )

Le quartier s'étend sur 255,4 ha. Il est limité à l'Est par les Mourets et Château - Gombert, au Sud par Le Merlan, St Jérôme et La Rose.

Carte de St Mitre



Vendredi 22 octobre 2021

Demander de l'a. 16 101

M. S. D. Comité d'Intérêt de Quartier de Bastide Longue  
1, chemin des Cives 13013 Marseille -  
Tel. Président: 04 91 98 49 19 -

Représentant les habitants d'une partie du  
quartier de St Nite, nous ~~demandons~~  
présentons notre requête concernant  
les dépts du PPA 13  
= 5 - transports en commun

(Requête et Synthèse de requête ci jointe)  
Bio Masse - Agriculture  
page 1 page 1

Par ailleurs nous nous interrogeons sur  
l'impact du PPA 13 sur:

- le Plan de Déplacement Urbain Net p  
- le Plan<sup>local</sup> d'Urbanisme Intercommunal

Nous vous remercions de l'attention  
que vous porterez Monsieur le Président  
à notre requête -

H. Jean

Membre du CIQ Bastide Longue

## I-1. /N°9 (78) -. Contribution et Document déposé par CIQ. Bastide/Longue



Le tissu urbain sur le périmètre que recouvre notre CIQ est constitué par un habitat de moyenne densité (petits pavillons essentiellement), associé à 20 ensembles collectifs, soit près de 1 570 logements .

Ces chiffres sont nettement supérieurs quand on considère la totalité du quartier de St Mitre, qui comprend de nombreux ensembles collectifs anciens et récents.

### A. Constat de la situation de notre quartier

Conscients de l'impact des comportements individuels et collectifs sur la qualité de l'air , nous venons témoigner de la situation de notre quartier au regard des défis du PPA 13 suivants :

- Transports terrestres
- Biomasse /Agriculture

#### • *En ce qui concerne le transport terrestre*

##### 1. Augmentation du trafic routier dans notre quartier

Sur le plan urbanistique, la densité du quartier de St Mitre, a fortement augmenté ces dernières années, les **nouvelles constructions, ensembles collectifs et pavillonnaires** se sont développés jusque dans des zones d'accès limité (Chemin du Rousset, Chemin des Grives, traverse Grandjean...)

Par ailleurs, notre quartier se trouve être à l'interface des zones résidentielles :

- de Château Gombert, Plan de Cuques et Allauch, ainsi que des principales voies d'accès en direction :
- du centre-ville : par la ligne 1 du métro dont le terminus arrive à la Rose (quartier limitrophe)
- des communes de la périphérie de Marseille (vers Aubagne par la L2, et vers Aix par l'A55).

De plus, sur l'étendue et à proximité de notre quartier se trouvent plusieurs zones d'enseignement et d'activité :

- Enseignement secondaire : Lycée Antonin Artaud, Lycée Simone Veil
- Enseignement supérieur : Faculté de sciences de St Jérôme, Institut Universitaire Technologique, Ecole Polytechnique, Ecole Centrale .....
- Une zone d'activité importante : Technopole de Château Gombert .....

Pour toutes ces raisons, **le trafic automobile n'a cessé de croître depuis ces dernières années sur les principaux axes routiers de notre quartier :**

Avenue de Château Gombert, Chemin de St Mitre à four de Buze, Chemin de la Bastide Longue et ceci au point de créer des embouteillages récurrents aux heures de pointe, **ayant pour conséquence immédiate une augmentation de la pollution atmosphérique.**  
A cet état de fait s'ajoute la pratique du quad et de la moto tout terrain dans les espaces naturels.

## **2. Offre en matière de transport en commun insatisfaisante**

Malgré un réseau de transport en commun étendu et rénové ces dernières années, l'offre de transports collectifs n'est pas à la hauteur des besoins de la population.

Réseau actuel disponible à partir de notre quartier de St Mitre :

- **5 (Métro 1 La Rose / Château Gombert la Parade)+** parking relais La Rose
- **37 (Métro 1 Malpassé / La Batarelle)**
- **37 A Collège Jean Giono / La Batarelle)** (*à noter que ce bus opérationnel uniquement sur les tranches horaires scolaires, ne fonctionne pas les samedi, dimanche, jours fériés et durant les vacances scolaires*)
- **BHNS : N° B3A(IUT St Jérôme/ Métro 1 Malpassé) +** Parking relai carrefour Pèbre d'ail (St Jérôme)
- **BHNS N° B3B (Bd Einstein / Métro 1 La Rose ) +** parking relais Einstein et Technopole de Château Gombert

**La fréquence des bus qui desservent le quartier directement est insuffisante :**

Ligne 5 : (Métro 1 La Rose / Château Gombert la Parade) et Ligne 37 : (Métro 1 Malpassé / La Batarelle)

fréquence moyenne de 15 mn aux heures de pointes seulement (7h /9H et 16/19h) fréquence réduite à **20 voire 30 minutes** aux autres heures de la journée.

Par contre le réseau BHNS B3A (IUT St Jérôme/ Métro 1 Malpassé) et B3B (Bd Einstein / Métro 1 La Rose) assure des rotations moyennes de 8 à10 mn tout au long de la journée .

**Mode de transport non respectueux de l'environnement :**

En terme de lutte contre la pollution et le réchauffement climatique, le BHNS s'avère être une solution peu satisfaisante à court et à long terme :

- Faute d'aménagement de voie dédiée sur toute la longueur de leur trajet, ces bus empruntent le réseau routier dédié aux voitures en de nombreux points : Hôpital Laveran/ Métro Malpassé. Ainsi l'appellation de site propre qui est associée à ces véhicules n'est qu'en partie respectée.
- L'impact de l'usure des pneus sur la chaussée goudronnée contribue à l'émission de particules fines dans l'atmosphère et maintient, voire développe ainsi la pollution atmosphérique. Il faut, bien sûr, ajouter qu'à ce jour **la plupart des véhicules circulant dans nos quartiers fonctionnent encore au gasoil**, contrairement aux véhicules circulant en centre-ville.

**Manque d'accessibilité au réseau de transport en commun**

De plus, de nombreuses habitations implantées dans des zones reculées et difficiles d'accès (Chemin des Grives, chemin du Rousset, Chemin du Collet Redon) se trouvent être **à plus de 30 minutes** d'un accès au bus.

Ainsi, rien n'est fait pour inciter les usagers à laisser leur voiture au profit des transports en commun. Bien au contraire, les parking relais, trop peu nombreux (Einstein, Technopole de

Château Gombert, IUT Saint Jérôme, métro la Rose) ne sont accessibles qu'aux personnes titulaires d'un abonnement RTM.

Cet état de fait n'incite pas à des comportements vertueux en matière de mobilité.

C'est pourquoi, **la plupart des personnes qui le peuvent choisissent de se déplacer en voiture, générant ainsi toujours plus de pollution et d'embouteillages.**

- ***En ce qui concerne la biomasse et l'agriculture***

Nous observons, depuis quelques années des comportements non adaptés, traduisant un manque de sensibilisation aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air :

-Persistance de la pratique de brûlage des déchets verts par certains habitants

-*Déchetteries sauvages dans les espaces naturels (collines de L'Etoile, Vallon Dol)*

## **B. Nos requêtes**

- **Dans le cadre des défis liés au transport terrestre**, énoncés dans le Plan de Protection de l'Atmosphère, nous demandons aux acteurs concernés : (Etat / Région Sud / Métropole Aix Marseille Provence / Commune de Marseille) :

**1. D'optimiser l'offre actuelle de transports** conformément au défi du PPA 13 :

***Densifier et améliorer les transports en commun :***

Pour cela nous demandons :

concernant la demande comme cela a été mis en place également dans d'autres quartiers de Marseille :

Roucas Blanc / Les Catalans, permettant de constituer un dispositif de ramassage transversal reliant les zones d'habitation reculées vers les principales lignes de transports desservant le quartier.

**soit le titre de transport utilisé.**

2.

concernant le défi du PPA 13 :

:

Pour cela nous demandons :

(bus électriques ou tramway) en remplacement des véhicules actuels fonctionnant au gasoil.

conformément au défi du

PPA 13 :

***Soutenir le report modal du transport routier vers le rail***

La gare

ville par

-Vers l'e

-Vers le Nord par les gares de St Joseph

Pour cela nous demandons :

**Un passage des trains cadencé le matin et le soir**

permettant de rejoindre le centre-

**propre, excluant toute voiture**, du Nord à l'Est de l'Agglomération Marseillaise conformément au défi du PPA 13 ***développer les alternatives à l'autosolisme et à la***

***voiture individuelle.***

Cette voie verte, allant des Aygalades à St Menet, en passant par St Mitre, Château Gombert, Allauch, Plan de Cuques, et La Valentine permettra de diminuer le trafic routier du chemin de Château Gombert saturé à certaines heures et d'offrir un espace naturel pour le vélo et la marche.

- **Dans le cadre des défis Biomasse et Agriculture**, nous demandons conformément au défi du PPA 13 : ***Renforcer la communication /pédagogie/formation pour éviter le brûlage des déchets verts des particuliers***

**D'accompagner le changement de comportement en matière de gestion des déchets verts :**

- Mettre en œuvre des actions de sensibilisation aux bonnes pratiques de gestion des déchets verts.
- Simplifier l'accès à l'information locale concernant le recours aux services de collecte et de dépôt des déchets .
- Mettre en place un système de collecte des déchets verts gratuit.
- Simplifier le dépôt de déchets verts dans la déchetterie locale (accès, permanence d'accueil)

Le Président  
Pierre Fusté

**Copie pour information et soutien à :**

- Audrey GATIAN, Mairie Centrale Adjointe aux mobilités & Politique de la Ville.
- Jean Paul PONS, Mairie de secteur 13/14 - délégué voirie, circulation, stationnement.
- Marguerite PASQUINI, Mairie Centrale - En charge des CiQ.
- Aurélie FALEK Mairie de secteur 13/14 - déléguée aux CiQ.
- Fédération des CiQ du 13<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille.
- Confédération des CiQ.

**I-1. /N°10 Autre Document sur registre "PAPIER" par CIQ Bastide longue-MRSE**

---

**Une augmentation de la fréquence des bus**

**La mise en place de mini bus fonctionnels** et à  
sur les communes de Gémenos, mais

**Le libre accès aux parkings relais pour tout usager de la RTM quel que**

**De multiplier les moyens de transport respectueux de l'environnement vers le**  
**centre-ville et les communes de la périphérie** conformément  
*Encourager la conversion vers des véhicules plus propres*

La mise en place sur la totalité de notre secteur de véhicules propres

**3 D'augmenter le trafic ferroviaire des gares marseillaises**

de St Marthe située à proximité de notre quartier perm  
la gare St Charles mais également les autres quartiers :  
st par la gare de la Blancarde  
et de St Antoine.

---

**4 D'aménager une voie verte avec piste cyclable et transport en commun en site**

:



## *CiQ de la Bastide Longue*

Siège social : Centre d'Animation de La Batarelle - 1, Chemin des Grives 13013 Marseille  
[CiQ.Bastide.Longue@gmail.com](mailto:CiQ.Bastide.Longue@gmail.com)

Courrier : Président : Pierre Fusté - Résidence La Batarelle – 34, rue des Prés 13013 Marseille  
Tél : 04 91 98 49 19 – Mobile : 06 48 16 53 47

Monsieur le Président  
de la Commission d'Enquête Publique  
du Plan de Protection de l'Atmosphère 13  
Direction Générale Adjointe  
« La ville plus verte et plus durable »  
40 rue Fauchier  
13233 Marseille Cedex 20

Marseille le 18 Octobre 2021

**Objet : Requête en matière de transports et de gestion des déchets verts.**

Monsieur le Président,

Représentant les habitants d'une partie du quartier de St Mitre, conscients des enjeux écologiques et sociaux du Plan de Protection de l'Atmosphère 13, et des objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Sud, nous souhaitons vous faire part de la situation de notre quartier et vous exprimer nos doléances.

### **A. Constat de la situation de notre quartier en matière de transport et de mobilité**

#### **1. Augmentation du trafic routier dans notre quartier**

Le trafic automobile n'a cessé de croître depuis ces dernières années sur les principaux axes routiers de notre quartier au point de créer des embouteillages récurrents, ainsi qu'une augmentation de la pollution atmosphérique et sonore.

Ceci est lié à une forte augmentation de la densité urbaine dans notre quartier.

Par ailleurs, notre quartier se trouve être à l'interface de zones résidentielles limitrophes (Château Gombert, Plan de Cuques, Allauch) et des principales voies d'accès : L2, A55 et Ligne 1 du métro.

Enfin, sur l'étendue et à proximité de notre quartier se trouvent plusieurs zones d'enseignement et d'activité.

#### **2. Offre en matière de transport en commun insatisfaisante**

- La fréquence des bus qui desservent le quartier est insuffisante :

Sur les lignes 5 (Métro 1 La Rose / Château Gombert la Parade) et Ligne 37 (Métro 1 Malpassé / La Batarelle), la fréquence moyenne est de 15 mn aux heures de pointes, mais réduite à **20 voire 30 minutes** aux autres heures de la journée.

Le accès au réseau de transport est insuffisant .

- De nombreuses habitations implantées dans des zones reculées et difficiles d'accès se trouvent être à **plus de 30minutes** d'un accès au bus
- Les parkings relais, sont trop peu nombreux et accessibles uniquement aux personnes titulaires d'un abonnement RTM.
- Les véhicules de transport collectifs ne sont pas respectueux de l'environnement :

Les bus des lignes 5 et 37, n'ont pas de voies dédiées, et roulent au gasoil.

Le BHNS B3 A (Bd Einstein / Métro La Rose) n'est pas en site propre sur la totalité de son trajet.

## **B. Nos requêtes**

### **1. Optimiser l'offre actuelle de transports par :**

- ✓ Une augmentation significative de la fréquence des bus des lignes 5 et 37
- ✓ La mise en place de mini bus fonctionnant, à la demande, permettant de constituer un dispositif de ramassage transversal reliant les zones d'habitation reculées vers les principales lignes de transports desservant le quartier.
- ✓ Le libre accès aux parkings relais pour tout usager de la RTM quel que soit le titre de transport utilisé .

### **2. Multiplier les moyens de transport respectueux de l'environnement vers le centre-ville et les communes de la périphérie.**

- ✓ Mettre en place sur la totalité de notre secteur de véhicules propres (bus électriques ou tramway) en remplacement des véhicules actuels fonctionnant au gasoil.
- ✓ Augmenter le trafic ferroviaire des gares marseillaises :

Le réseau de gares marseillaises et la gare de St Marthe en particulier (à proximité de notre quartier) permet de rejoindre les différents quartiers de la ville et les villes périphériques .

- ✓ D'aménager une voie verte avec piste cyclable et transport en commun en site propre, excluant toute voiture, du Nord à l'Est de l'Agglomération Marseillaise (comme la commission d'enquête portant sur le PDU métropolitain l'a recommandé).

### **3. Accompagner le changement de comportement en matière de gestion des déchets verts.**

- Mettre en œuvre des actions de sensibilisation aux bonnes pratiques de gestion des déchets verts
- Mettre en place un système de collecte des déchets verts gratuit
- Simplifier le dépôt de déchets verts dans la déchetterie locale (accès, permanence d'accueil)

**Le Président  
Pierre Fusté**



**P.S. Pour davantage de détails, voir un document en annexe.**

Copie pour information et soutien à :

1. Audrey GATIAN, Mairie Centrale Adjointe aux mobilités & Politique de la Ville.
2. Jean Paul PONS, Mairie de secteur 13/14 - délégué voirie, circulation, stationnement.
3. Marguerite PASQUINI, Mairie Centrale - En charge des CiQ.
4. Aurélie FALEK Mairie de secteur 13/14 - déléguée aux CiQ.
5. Fédération des C.i.Q. du 13<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille.
6. Confédération des C.i.Q.



I-1. /N°11 Observation déposée sur registre "PAPIER" - MARSEILLE

4

MSR 9

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE ET L'ANIMATION  
DU PATRIMOINE DE SAINT MIKE (13 3 MA SEILLE) =  
COMPLÈMENT AUX CONTRACTIONS N°1610 ET 14410 QU'ELLE 21

1) POURQUOI CONTINUER A VOULOIR CREEER DES VOIES  
NOUVELLES INTRA-URBAINES (COMME LE BOULEVARD URBAIN  
SUD, LA LINEA "REBOURNE")  
AU LIEU D'ENQUÊTRE QUE ELLES PARTICIPENT GÉNÉRALEMENT A LA  
POLLUTION ATMOSPHERIQUE ET SOUS-SONNEMENT, CONCOMITANT  
TRANSITS EN COMMUN, ET SONT MASSIVEMENT ENCOMBRÉS  
(PHÉNOMÈNE DE BRASS)

2) POURQUOI NE PAS CREEER UN TRAMWAY DE CANTONNEMENT  
EN TOUTE LA CERCLE, ENTRE LE NORD DE D'AGGLOMERATION  
MARSEILLAISE ET D'EST, PARTANT PAR CHATEAU-GOMBERT  
PLAN - DE - COURTES D'ALLAUM  
SANS VOITURES ASSURÉES (P SUPRA) EN AVEC PISTES  
CYCLES VOIES PIÉTONNES  
EXEMPLE D'IMPLANTATION = "TRAMWAY DES COLONNES" (  
VOIE DÉCALANT JOINT), LE TRACÉ EST À  
PRÉFÉRER

3) POURQUOI NE PAS RESPECTER LES CONCLUSIONS DU  
COMITÉ QUÉBÉCOIS PORTANT SUR LE  
MÉTROPOLITAIN (RAPPORT DU 07-20)  
DEMANDEANT À CE QUE LE "TRAMWAY DES COLONNES" SOIT  
EN CONSTRUCTION DANS LA P.U. (ET D'UNE  
L'ÉLÈMENT DANS LE P.P.A. 13)

4) QUEL EST LE MONTANT D'UN TALE PROGRAMME  
D'INFRASTRUCTURE QU'IL EST ESTIMÉ NÉCESSAIRE  
A 5 ANS POUR LE TERRITOIRE

MAILLÉ RAPIDEMENT ET EFFICACEMENT, PERMETTANT  
DE RÉPONDRE À L'URGENCE JUDICIAIRE ET AUX INTONCTIONS  
JUDICIAIRES ? ET DE MAINTENIR LE RETARD PAR RAPPORT  
À D'AUTRES DÉTACHÉS (EX : LYON)

MERCI

M. MUSARÉVA PHILIPPE

PRÉSIDENT

## **I-2. CONTRIBUTIONS ‘LONGUES’ DEPOSEES DANS REGISTRE NUMERIQUE**

## **I-2-. /N° 102-123-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR " L'association Cap au Nord "**

### **PPA 13- Observations**

**Monsieur le Président,**

**Je vous prie de bien vouloir recevoir les observations motivées par deux associations du 16e arrondissement marseillais. Ces observations complètent le dossier envoyé par chacune d'elles**

**Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de ma considération.**

**Jean-Pierre LAPEBIE -Vice-Président CIQ Saint-Henri**

**Membre du bureau de l'association CAP au Nord**

### **1 pièce jointe à l'observation**

#### **L'association Cap au Nord émet un avis défavorable : Pourquoi ?**

Le PPA 13, tel que présenté en ligne à la date du 16 octobre 2021, repose sur des préconisations de l'OMS obsolètes. Rappelons que ces dernières ont été modifiées et applicables dès le 1er janvier 2021.

Les relevés de nos micro-capteurs citoyens qui donnent une mesure des dépassements des moyennes annuelles ou hebdomadaires en particules PM 2,5 par rapport aux directives de l'OMS ; un graphe des mesures de NO2 du mois de septembre 2021 téléchargés par Cap Au Nord sur le site ATMOSUD est aussi très explicite ; les niveaux de dépassements des seuils de protection sanitaire recommandé parlent d'eux même :

- 5 capteurs de particules fines installés par des groupes citoyens (association, CIQ, groupement de citoyen, commerce) en réseau sur le Bassin de Séon, une zone de 4 km<sup>2</sup> couverte par les capteurs face à l'entrée Nord du port.

Une base de 2,4 millions de données constituées depuis mars 2020 (voir annexes) conduit à ce constat :

**MOYENNE ANNELLE CONCENTRATION PM2,5 µg/m<sup>3</sup> de Janvier à octobre 2021**

- Saint André 13,8 µg/m<sup>3</sup> 167% au-dessus du seuil OMS ;
- Mourepiane 13,2 µg/m<sup>3</sup> 164% au-dessus du seuil OMS ;
- Estaque 10,2 µg/m<sup>3</sup> 92 % au-dessus du seuil OM. Autres données (par exemple) :
- SEPTEMBRE 2021 à Mourepiane 11 jours de dépassement du Seuil 24H de concentration de PM 2,5 de l'OMS (15 µg/m<sup>3</sup> sur 24H) ;
- SEPTEMBRE 2021 à Saint-Louis 25 jours de dépassement du Seuil 24H de concentration de PM 2.5 est de 30 µg/m<sup>3</sup>, un dépassement de 600% de la norme de l'OMS admissible pour la santé.

Les défis présentés sont ainsi loin des objectifs garantissant la qualité d'un air sans dangers pour les populations des Bouches du Rhône. Ce PPA 13 doit donc être réécrit en l'ajustant aux nouvelles préconisations de l'OMS s'appliquant à partir du 1er janvier 2021.

Par ailleurs, on notera qu'un ensemble de populations, habitant à proximité du littoral portuaire marseillais, demeure de fait exclus d'une amélioration de la qualité de l'air respiré pour trois raisons au moins :

1. L'électrification des formes de réparation navale, particulièrement celles numérotées 8, 9 et 10 n'est pas prise en compte en ce PPA 13, semble-t-il par l'attente d'une réponse du GPPM.
2. L'image (page 5 du résumé non technique) exposant l'objectif principal retenu est en totale contradiction avec le rapport publié par l'association ATMOSUD.

(Source : [http://www.paca.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/3\\_resumenontechiqueppa\\_13](http://www.paca.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/3_resumenontechiqueppa_13))

3. Rappelons cette phrase extraite d'une étude scientifique minutieuse publiée sur le site d'Atmosud « 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans.

(Source : <https://www.atmosud.org/publications/invitation-presse-durcissement-des-normes-sur-la-pollution-de-lair-par-loms-quel-impact>).

On en conclut « Il est absolument sûr que la plupart des habitants des Bouches du Rhône seront exposés en 2025 à des polluants dangereux pour leur santé ». 3. La présentation de l'amélioration de la qualité de l'air publiée page 24 laisse ce littoral marseillais surexposé à des pollutions aériennes intolérables.

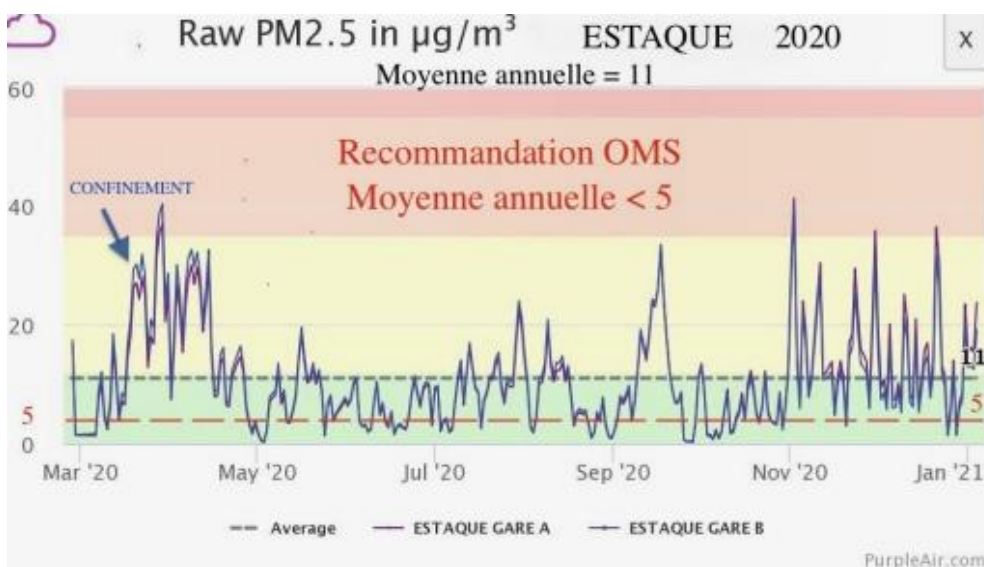
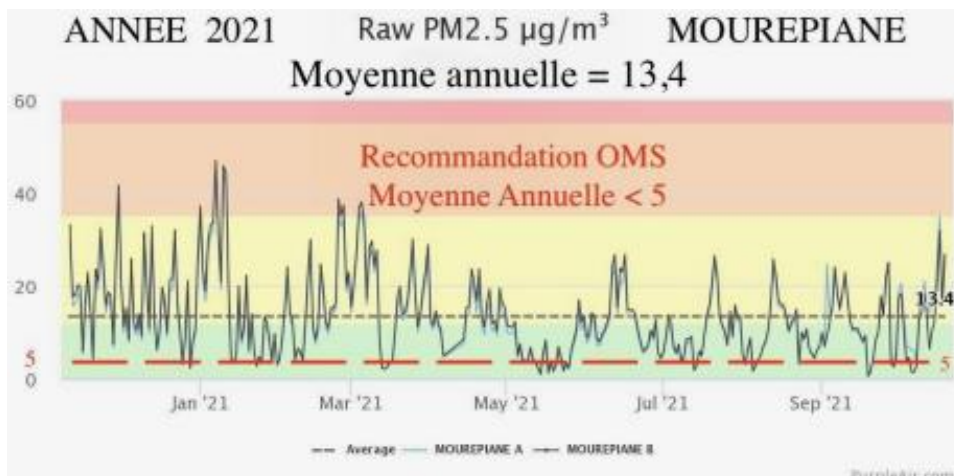
Source : [http://www.paca.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/4\\_1ppa\\_50\\_pages\\_22072021](http://www.paca.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/4_1ppa_50_pages_22072021)

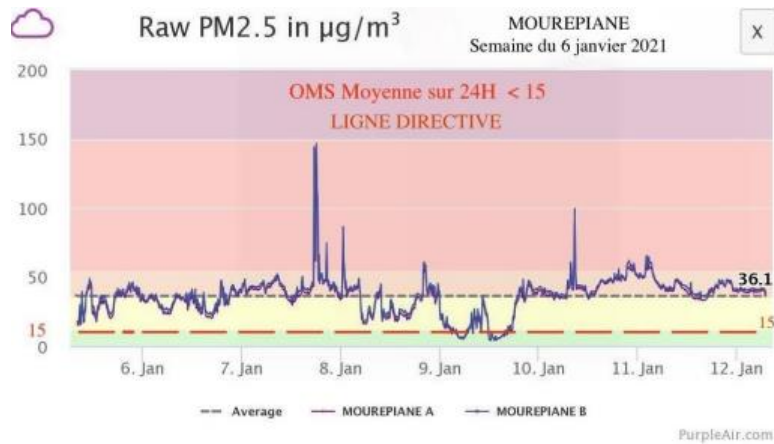
### **Conclusion :**

La situation actuelle est grave et comme le recommande le rapport d'évaluation de l'autorité environnementale : il est urgent « de compléter le dossier par une évaluation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Marseille proches des bassins est du port » (page 21/28).

Ce PPA 13 est à reprendre en détaillant davantage les engagements de chaque partenaire et en ciblant le coût financier de chaque action « défi ». Annexes : en pages suivantes

Annexe 1 : Réseau citoyen (état actuel et envoi d'extension par la pose d'autres capteurs)





## Marseille Saint Louis

Période 12 derniers mois

TÉLÉCHARGER LES DONNÉES AU FORMAT CSV

### Polluants gazeux (hors COV)

Polluant / Mois	octobre 2020	novembre 2020	décembre 2020	janvier 2021	Février 2021	mars 2021	avril 2021	mai 2021	juin 2021	juillet 2021	août 2021	septembre 2021
Monoxyde d'azote (NO) ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	10.5	14.1	14.1	10.1	16.3	14.4	9.2	7	9.2	9	11.5	11.2
Oxydes d'azote (NOx) ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	40.9	51.3	48.8	39.6	54.5	57.8	46.5	37.1	49.3	47.2	56.3	53.4

### Polluants particulaires (hors chimie, HAP, métaux)

#### Polluants réglementés

Polluant / Mois	octobre 2020	novembre 2020	décembre 2020	janvier 2021	Février 2021	mars 2021	avril 2021	mai 2021	juin 2021	juillet 2021	août 2021	septembre 2021
Particules PM2.5 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	7.1	13.9	9.3	12.3	13.1	13.6	8.5	5.7	9.3	9.3	10.9	9.6
Dioxyde d'azote (NO2) ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	24.7	29.7	27.2	24.1	29.5	35.7	32.5	26.4	35.2	33.4	38.6	36.3
Particules PM10 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	15.9	22.9	14.5	17.9	26.4	25.6	17.3	12.8	21.4	25.9	37.6	22.6

**Tableau 0.1. Niveaux de qualité de l'air recommandés et cibles intermédiaires**

Polluant	Durée retenue	Cible intermédiaire				Niveau recommandé
		1	2	3	4	
PM <sub>2,5</sub> , µg/m <sup>3</sup>	Annuel	35	25	15	10	5
	24 heures <sup>a</sup>	75	50	37,5	25	15
PM <sub>10</sub> , µg/m <sup>3</sup>	Annuel	70	50	30	20	15
	24 heures <sup>a</sup>	150	100	75	50	45
O <sub>3</sub> , µg/m <sup>3</sup>	Saison de pointe <sup>b</sup>	100	70	-	-	60
	8 heures <sup>a</sup>	160	120	-	-	100
NO <sub>2</sub> , µg/m <sup>3</sup>	Annuel	40	30	20	-	10
	24 heures <sup>a</sup>	120	50	-	-	25
SO <sub>2</sub> , µg/m <sup>3</sup>	24 heures <sup>a</sup>	125	50	-	-	40
CO, mg/m <sup>3</sup>	24 heures <sup>a</sup>	7	-	-	-	4

<sup>a</sup> 99<sup>e</sup> percentile (c.-à-d. 3 à 4 jours d'excédent par an)

<sup>b</sup> Moyenne de la concentration moyenne en O<sub>3</sub> maximale sur 8 heures et six mois consécutifs, avec la plus forte concentration en O<sub>3</sub> des moyennes glissantes sur six mois.



## **I-2-. /121-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Emilie QUINTIN – 1 Chemin de la Boulangerie – 13500 CARRO- Tel ; 0620538025**

### **3 pièces jointes à l'observation :**

#### 1<sup>ère</sup> Pièce-Jointe :

Martigues, le 15 mai 2021

A l'attention de : Monsieur Alain Chopin Président de la commission d'enquête Métropole Aix-Marseille-Provence Direction Générale Adjointe de la mobilité Direction Études et Stratégie  
Objet : Prolongation de la RD9E Lavera/La Couronne

Je réside à La Couronne-Carro. Commune de Martigues.

Suite au déclenchement récent de travaux inscrits dans le PLU, engendrant l'abattage des pins centenaires de la rue de la gare à Martigues-la Couronne et la dégradation de la chesnaie classée et ce malgré le traumatisme récent engendré par les incendies dans le secteur, une mobilisation des habitants s'est mise en place.

Je m'interroge sur le bien-fondé des autres projets dessinés dans le PLU, et de leur maintien sous le spectre des urgences climatiques du XXI<sup>ème</sup> siècle et la préservation des espaces naturels.

J'aimerais notamment évoquer l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pont-route, 2 bassins de rétention) budget 50 Millions d'euros.

Ci joint la fiche descriptive du projet émanant du conseil départemental.

Ce projet découle d'une projection du développement industriel qui ne semble pas avoir été réexaminé au regard de l'évolution réelle de la zone (expansion industrielle du site de Lavera ne semblant plus d'actualité, besoin d'évacuation d'urgence à ce jour déjà couvert car non cité dans le PPRt à l'étude) Ce projet consiste en un doublement de voies qui sont déjà largement dimensionnées et très bien entretenues.

Ce projet ne prend nullement en compte la protection des espaces naturels vierges, or la loi d'orientation du 24 décembre 2019 demande la création de zones à faibles émissions. Aujourd'hui le projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets, adopté en première lecture, fixe un objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols sur les dix prochaines années. Ce projet engendre l'artificialisation de 75 000 m<sup>2</sup> de terrains aujourd'hui classés en zone naturelle.

Au vu de la situation actuelle en France et dans le monde, tant financière (dette Covid) que sociale (état des hôpitaux) ou écologique (état d'urgence climatique), il me paraît essentiel de reconsidérer les priorités dessinées dans le PLU qui pourraient être reprises dans le PDU à la lumière de ces éléments.

En conclusion, est-il possible d'inclure les objectifs de la loi d'orientation du 24 décembre 2019 et du projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets dans les projets du PDU.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations,

## **2<sup>ème</sup> Pièce-Jointe :**

**Madame, Monsieur,**

Résidents de la commune de Martigues, nous souhaitons participer à la consultation publique concernant le plan climat.

Dans le document de synthèse PCAEM,

**Nous notons la volonté de désimpermeabiliser les sols lorsque cela est possible, et d'amener l'arbre en ville**

**> Axe 2 : Favorisons un aménagement résilient face aux changements climatiques**

• *Élaborer et mettre en œuvre une stratégie métropolitaine de désimpermeabilisation et de préservation des sols naturels - Faire de l'eau pluviale un atout d'adaptation au changement climatique, - Mieux maîtriser les phénomènes de ruissellement et de risque d'inondations, - Rafraîchir la ville, - Réduire les pollutions des milieux aquatiques. Portage : AMP Direction de l'Assainissement et du Pluvial, Service GEMAPI, Direction stratégie et cohérence territoriale Coût : 10 000 €*

**Nous notons la volonté de développer le ferroutage**

**> Axe 3 : Offrons de vraies alternatives pour une mobilité durable**

• *Étudier la possibilité d'utiliser les infrastructures ferroviaires pour un usage mixte - transport de fret et transport de voyageurs*

**Nous notons la volonté de préserver les espaces naturels**

**>Axe 11 : Préservons la biodiversité, les ressources naturelles et les milieux aquatiques et terrestres**

• *Développer les solutions fondées sur la nature - Préserver les écosystèmes fonctionnels et en bon état écologique ; - Améliorer la gestion d'écosystèmes pour une utilisation durable par les activités humaines ; - Restaurer les écosystèmes dégradés ou favoriser la création d'éco-systèmes (ex : création d'îlots de fraîcheur). Portage : AMP DGA Agriculture, Forêts, Paysages et Espaces naturels – Direction de la Mer, du Littoral, des Milieux aquatiques, des Ports et de l'Énergie Coût : Non défini*

**Nous notons la volonté de préparer les acteurs métropolitains aux risques naturels liés au changement climatique**

**>Axe 12 : Mobilisons les acteurs autour des enjeux climat-air-énergie sur le territoire**

• *Préparer les acteurs métropolitains aux risques naturels liés au changement climatique - Former le personnel des services métropolitains ; - Sensibiliser puis former les élus ; - Introduire l'adaptation dans les pratiques professionnelles. Portage : AMP- Direction Stratégie environnementale Coût : 400 000*

Au vu de ces différents axes nous souhaitons mettre en lumière un projet départemental allant à l'encontre du plan climat : l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (budget 50 Millions d'euros. Ci joint la fiche descriptive du projet) et vous demander votre soutien pour l'annuler :

- **Axe 2** : Pour des raisons de cohérence, la volonté de désimpermeabiliser les sols devrait être couplée avec une volonté d'empêcher de nouvelles imperméabilisations.

- **Le projet représente 5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pontroute, 2 bassins de rétention**
- **Axe 3** : Pour des raisons de cohérence, que la volonté d'utiliser des voies ferroviaires soit soutenue par l'annulation de la construction d'une route parallèle à la voie ferrée
  - **Le projet allongera une voie ferrée existante et récemment rénovée**
- **Axe 11** : d'avoir un véritable engagement sur la protection des espaces naturels sauvages de notre territoire
  - **Le projet est situé dans le seul espace qui a été préservé ces dernières années, des espèces rares sont présentes (notamment l'aigle de Bonelli)**
- qu'au titre de l' **Axe 12 : Mobilisations les acteurs autour des enjeux climat-air-énergie sur le territoire**, une commission soit créée pour examiner ou réexaminer tout projet et tout investissement afin de s'assurer qu'une lecture du projet sous le regard de son impact climatique soit effectuée. A ce jour, trop de projets portent encore les dynamiques d'un autre temps. Il faut absolument que tout nouvel investissement soit examiné sous le prisme du réchauffement climatique.

Notre association « Martigues, préservons nos espaces naturels tous ensemble » se tient à votre disposition pour en discuter.

Nous vous prions d'agréer nos sincères salutations,

[littoraldelaveraalacouronne@gmail.com](mailto:littoraldelaveraalacouronne@gmail.com) / 06 20 53 80 25

3<sup>ème</sup> Pièce jointe :

Martigues, le 15 mai 2021

A l'attention de : Monsieur Alain Chopin Président de la commission d'enquête Métropole Aix-Marseille-Provence Direction Générale adjointe de la mobilité Direction Études et Stratégie

Objet : Prolongation de la RD9E Lavera/La Couronne Bonjour, Je réside à La Couronne-Carro. Commune de Martigues.

Suite au déclenchement récent de travaux inscrits dans le PLU, engendrant l'abattage des pins centenaires de la rue de la gare à Martigues-la Couronne et la dégradation de la chesnaie classée et ce malgré le traumatisme récent engendré par les incendies dans le secteur, une mobilisation des habitants s'est mise en place.

Je m'interroge sur le bien-fondé des autres projets dessinés dans le PLU, et de leur maintien sous le spectre des urgences climatiques du XXI<sup>ème</sup> siècle et la préservation des espaces naturels.

J'aimerais notamment évoquer l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pontroute, 2 bassins de rétention) budget 50 Millions d'euros. Ci joint la fiche descriptive du projet émanant du conseil départemental.

Ce projet découle d'une projection du développement industriel qui ne semble pas avoir été réexaminé au regard de l'évolution réelle de la zone (expansion industrielle du site de Lavera ne semblant plus d'actualité, besoin d'évacuation d'urgence à ce jour déjà couvert car non cité dans le PPRT à l'étude)

Ce projet consiste en un doublement de voies qui sont déjà largement dimensionnées et très bien entretenues.

Ce projet ne prend nullement en compte la protection des espaces naturels vierges, or la loi d'orientation du 24 décembre 2019 demande la création de zones à faibles émissions. Aujourd'hui le projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets, adopté en première lecture, fixe un objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols sur les dix prochaines années. Ce projet engendre l'artificialisation de 75 000 m2 de terrains aujourd'hui classés en zone naturelle.

Au vu de la situation actuelle en France et dans le monde, tant financière (dette Covid) que sociale (état des hôpitaux) ou écologique (état d'urgence climatique), il me paraît essentiel de reconsidérer les priorités dessinées dans le PLU qui pourraient être reprises dans le PDU à la lumière de ces éléments.

En conclusion, est-il possible d'inclure les objectifs de la loi d'orientation du 24 décembre 2019 et du projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets dans les projets du PDU.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations,

## **I-2/-N°101- 103 -105 CONTRIBUTION DEPOSEE PAR L'ASSOCIATION « VIVRE A GEMENOS »**

**Ce courrier recouvre les différents domaines qui, selon « VIVRE A GEMENOS » ont une incidence sur la qualité de l'air.**

« « « « Gémenos, le 21 octobre 2021  
Monsieur Maurice Audibert Président de la Commission d'enquête publique  
Service d'Urbanisme  
- 40, rue Fauchier  
13233 Marseille cedex 2

**Réf. :** Dossier VàG-PPA métropole 21/10/2021  
Contribution de « Vivre à Gémenos » à l'enquête publique relative au PPA 13

Monsieur le Commissaire Enquêteur,  
Nous vous prions de trouver ci-après notre contribution à l'enquête publique sur le PPA 13.

### **Motivation de notre position**

Au pied des sites emblématiques du Garlaban, de la Sainte Baume et de son Parc Naturel Régional, l'espace contraint de la plaine d'Aubagne-Gémenos en forme de cuvette entourée de massifs, est sensible au risque de pollution atmosphérique locale ou portée par les vents dominants en provenance du nord-ouest du département.

Cette configuration géographique est propice à la stagnation d'une éventuelle pollution, bloquée dans la plaine par les collines environnantes.

Jusqu'à un passé récent, ce phénomène était d'ailleurs très visible lorsque les fumées des brûlages des particuliers notamment, alors autorisés par arrêté préfectoral, recouvraient la plaine. Avec leur interdiction, ce type de pollution de l'air est désormais fortement réduit, bien que de temps en temps des fumées resurgissent principalement d'origine agricole.

Mais les brûlages des déchets verts ne constituent pas le seul risque de pollution atmosphérique. D'autres sources de nuisances peuvent affecter la population environnante d'Aubagne et de Gémenos, le personnel des sites d'entreprises (plus de 10 000 emplois) auxquels s'ajoutent les milliers de clients quotidiens de la zone commerciale de la Martelle.

Quelle que soit leur origine, tous les risques d'atteinte à la santé publique, à la qualité de vie et à la sécurité doivent être combattus. Notre association s'y emploie activement depuis bientôt 30 ans en concertation étroite avec les élus et acteurs du territoire.

### **Les risques de pollution de l'air**

#### **Les brûlages de déchets verts**

Notre association a longtemps lutté, avec le soutien de notre fédération France Nature Environnement, contre les brûlages de végétaux et autres dont les fumées portées par les vents dominants du nord-ouest recouvraient la plaine, particulièrement pendant la période d'autorisation préfectorale. Avec l'interdiction désormais générale toute l'année, sauf les cas particuliers énoncés, ce temps est révolu et les brûlages qui subsistent encore sont généralement d'origine agricole.

**Question :** • Les déchèteries municipales constituent un maillage dense du territoire national généralement bien adapté à l'accueil des déchets des particuliers mais assez rarement aux gros volumes de végétaux et aux professionnels.

Que faire pour accueillir ces déchets végétaux et autres, qui faute de sites appropriés alimentent des installations privées d'accueil et de traitement dépourvues d'autorisation, sources de nuisances et pollutions, ou bien sont déversés dans des décharges sauvages ou encore finissent en brûlages ?

**Préconisations :** • Accroître le réseau des déchèteries par la création de plateformes d'accueil de proximité, communales ou intercommunales (?), dédiées aux gros volumes et aux artisans, adaptées à leurs besoins et contraintes, à charge pour la filière des déchèteries de regrouper et d'acheminer les déchets vers les plateformes de stockage et de traitement désignées par le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets dont c'est la compétence.

- Inciter les agriculteurs à pratiquer le compostage sur place,
- Mettre en place le ramassage à domicile pour les gros volumes de végétaux des particuliers ne pouvant se rendre en déchèterie,

#### **Les sites d'entreprises**

A la suite de la fermeture des Chantiers navals de la Ciotat, le plan de reconversion économique et son exonération fiscale de 10 ans a transformé la partie Sud de la plaine agricole d'Aubagne-Gémenos en y développant une grande zone d'entreprises à cheval sur le territoire des deux communes.

Compte tenu de la configuration géographique de la plaine d'Aubagne-Gémenos et du risque de stagnation d'un air éventuellement pollué, il convient que les règlements d'urbanisme des deux communes ne permettent pas l'installation d'entreprises ou d'activités nouvelles porteuses de nuisances et pollutions. Notamment en évitant toute distorsion entre les règlements des sites d'entreprises des deux communes rattachées à deux intercommunalités différentes (le Conseil de territoire Marseille-Provence pour Gémenos et celui du Pays d'Aubagne et de l'Etoile), séquelle d'un découpage électoral qui nuit à la cohérence et à la bonne organisation publique de notre bassin de vie commun.

Dans le site contraint de la plaine d'Aubagne-Gémenos toute nuisance ou pollution peut avoir de graves conséquences. Il faut veiller à les éviter.

A titre d'exemple, une récente enquête publique concernant un projet de développement non autorisé d'une activité nouvelle de création d'une plateforme d'accueil, de regroupement et de stockage de déchets dangereux (amiante et plomb) a donné lieu à un avis défavorable du commissaire enquêteur qui a pu efficacement s'appuyer sur une clause du PLU de Gémenos l'interdisant, mise en avant par la municipalité et soutenue par notre association.

#### **Question :**

• Comment mettre fin à l'anomalie de la coexistence de deux Conseils de Territoire et de ce fait deux PLU/PLUi dans un même bassin de vie, alors que le besoin de proximité ne peut se satisfaire du découpage actuel contraire à la bonne organisation de notre espace commun ?

#### **Préconisations :**

• Veiller à la cohérence des PLU/PLUi pour permettre de maîtriser les risques de nuisances et pollutions, en évitant d'autoriser une activité nouvelle qui ne serait pas conforme au règlement local des zones d'entreprises voisines dans un même bassin de vie.

Telle la clause ci-après, qui figurait initialement dans le PLU de Gémenos dont nous demandons la réintroduction dans le projet de modification en cours du PLU du Conseil de territoire Marseille Provence et qu'il serait souhaitable de reprendre également dans le futur PLU du Pays d'Aubagne : « sont autorisés les dépôts et installations de stockage à condition qu'ils soient directement liés aux nécessités de fonctionnement d'une activité présente dans la zone et implantée sur le même terrain » • Intégrer dans les règlements d'urbanisme la prise en compte de la qualité de l'air pour éviter d'exposer la population environnante aux risques de nuisances et pollutions.

### **Les dépôts et installations sauvages d'entreprises**

Le succès du Plan de reconversion économique des chantiers navals de La Ciotat cité plus haut a entraîné une prise de conscience sur la nécessité d'éviter une extension inconsidérée des zones d'entreprises de la plaine d'Aubagne-Gémenos en les contenant dans leurs limites naturelles actuelles au Sud de la Maire et du Fauge et de la zone commerciale de La Martelle, ceci afin de préserver ce qui reste encore d'espaces verts et de terres agricoles, dont nous saluons le renouveau actuel par l'attrait récent d'une agriculture de proximité.

Vivre à Gémenos a contribué activement il y a quelques années, au rejet du projet d'extension des sites d'entreprises au nord des limites précitées et à la réalisation d'un large consensus à ce sujet. Néanmoins, une partie non négligeable de la plaine agricole, notamment au quartier des Craux sur la commune d'Aubagne en limite de Gémenos, a connu au fil du temps une évolution dégradante et non maîtrisée du fait de l'installation illégale d'entreprises sauvages non agricoles qui apportent de graves nuisances (bruit, poussières, odeurs) et pollutions de l'air et des sols. A l'origine de cette dégradation, la location inconsidérée de terres agricoles à des entreprises qui sous le prétexte de filière agricole y exercent illégalement une activité porteuse de graves nuisances et pollutions rendant les sols impropres à l'agriculture et affectant gravement la santé des riverains (bruit, poussières, odeurs...)

- Au point qu'une enquête publique sur une demande d'extension d'activité d'une entreprise de broyage de bois divers traités et non traités, hautement polluante et cancérigène relevant des IPCE, installée à l'origine en zone agricole sans aucune autorisation pour ce type d'activité, a permis de confirmer le danger d'atteinte à la santé par les poussières de bois traité ou non, reconnues comme polluant majeur par différentes études, notamment le rapport de la Médecine du Travail (AISMT), joint à la contribution défavorable de l'ESAT voisin du demandeur, qui constitue une mise en garde sévère contre les risques sanitaires provoqués par l'activité du pétitionnaire. L'AISMT allant jusqu'à recommander aux salariés de cet établissement riverain « de garder leurs fenêtres fermées et de porter des masques de protection respiratoire les jours de vent »

Or, malgré une forte mobilisation de la population et l'avis défavorable de la commission d'enquête, cette activité se poursuit car le pétitionnaire a retiré sa demande avant la décision probable de refus du préfet ! V&G demande toujours l'arrêt pur et simple de cette activité.

- En outre, tout récemment une nouvelle entreprise s'est installée sur une friche agricole louée par le même propriétaire et dans le même périmètre menacé, pour y décharger, stocker d'énormes quantités de gravats et de blocs de pierres, les concasser, etc., rendant le sol impropre à un retour à l'agriculture et provoquant de très graves nuisances au site et aux riverains (norias de camions, bruit infernal, poussières...) - Et tout à côté, un autre terrain en friche est en passe de rejoindre les terres perdues pour l'agriculture. De telles installations sauvages et polluantes n'ont pas leur place en zone agricole périurbaine !

Notre association est très vigilante et active sur ce sujet mais le combat est difficile...

#### **Question :**

• Comment, malgré les enquêtes publiques, les plaintes et interventions de la récente association locale des riverains et de V&G, les actions des municipalités d'Aubagne et de Gémenos, les constats des services de l'Etat (DREAL, ARS, AISMT) tous concordants, ces installations sauvages, sources de nuisances et pollutions portant gravement atteinte à la santé de la population, peuvent se maintenir et proliférer impunément ?

#### **Préconisations :**

- Agir immédiatement lorsqu'un dépôt ou une installation sauvage d'entreprises est constaté par les particuliers en mettant à leur disposition un numéro vert d'alerte,
- Mission de surveillance et d'action à confier à la police municipale,
- Informer les propriétaires de terres agricoles en friche de la nécessité de veiller à leur conserver leur vocation agricole en cas de cessation d'activité et de location de leurs terres.

- A l'exemple de la municipalité de Gémenos qui prévoit de doter les classes de capteurs de CO2 installer plusieurs capteurs atmosphériques dans la plaine d'Aubagne Gémenos, notamment dans les sites d'entreprises et le quartier des Craux.

### **Les blocages de la circulation routière sources de nuisances et de pollution**

Le succès des sites d'entreprises industrielles et commerciales de la plaine d'Aubagne-Gémenos a entraîné des problèmes quotidiens de blocages de la circulation routière aux heures de pointe avec des conséquences sur la qualité de l'air et la santé des riverains. **Il est reconnu qu'en situation d'embouteillage les émissions de CO2 grimpent en flèche.**

Dans ce secteur un plus grand développement économique est à proscrire tant que ne seront pas réalisés les indispensables aménagements des infrastructures et connexions autoroutières permettant de désengorger et fluidifier la circulation tout en améliorant la qualité de l'air.

#### **Question :**

- Comment assurer le nécessaire développement des transports en commun et les modes de déplacement doux sans sacrifier les indispensables aménagements routiers et autoroutiers visant à sécuriser, fluidifier le trafic et détourner la circulation de transit des centres-villes et cœurs de village ; d'autant qu'avec l'accélération du progrès technologique les voitures retrouveront probablement dans un avenir pas si lointain une virginité environnementale

#### **Préconisations :**

- L'accent doit être mis sur le développement des transports en commun et des aménagements de parcours de déplacements « doux » interconnectés et reliés à des parkings relais.
  - Notamment, constituerait une réalisation d'ampleur territoriale élargie le prolongement jusqu'à La Penne s/Huveaune de la ligne de tramway de Marseille Noailles - La Pomme qui pourrait se poursuivre jusqu'à la Bouilladisse avec le projet actuel de Valtram,
  - En même temps, les infrastructures autoroutières doivent bénéficier d'un effort équivalent. En particulier pour notre secteur :

o **La départementale D8n (ex N8) doit retrouver son rôle, qu'elle n'aurait jamais dû perdre, d'artère principale d'accès et de sortie des sites d'entreprises d'Aubagne/Gémenos et drainer l'essentiel de la circulation de transit en évitant au maximum les zones urbanisées,**

o Compléter en tous sens les échangeurs de proximité existants de l'A50 et de l'A52 et leur connexion avec la RD8n,

o A partir du rond-point de la Bourbonne, réaliser des passerelles et raccordements complémentaires d'entrée et de sortie permettant de relier la D8n, élargie sur sa dernière portion, aux réseaux autoroutiers,

o Créer des ronds-points sur la D396, l'un à Coulin sur Gémenos (D396/D8n) et l'autre aux Quatre Chemins sur Aubagne (D396/D43d) pour supprimer deux carrefours très accidentogènes,

o Modifier la signalisation routière départementale qui dirige actuellement sur le centre-ville de Gémenos par la D396 la circulation de transit vers le circuit du Castellet en sortie du péage de Pont de l'Etoile **comme cela a pu être fait récemment sur l'autoroute A52,**

o **Réduire le trafic de transit lié au développement du Circuit du Castellet et de la Zone industrielle de Signes par une signalisation appropriée et la réalisation du projet actuellement à l'étude par la région d'une voie dédiée à partir de la A50 vers le haut du Camp du Castellet.**

### **Conclusion**

Notre contribution reprend des observations et préconisations que nous formulons depuis longtemps en saisissant toute occasion de les rappeler, notamment dans les diverses enquêtes ou consultations publiques. Elles recouvrent différents domaines d'action de notre association qui ont une incidence sur la qualité de l'air que nous respirons et relèvent toutes d'un même souci de protéger l'environnement, le cadre de vie et la sécurité de notre bassin de vie. C'est un travail de longue haleine qui n'a pas de fin.

En espérant une prise en considération de notre contribution,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'expression de notre considération distinguée.

René Chaix, Président de l'association « Vivre à Gémenos »

## **I-2-. /N°113-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR SUZZONI 13016 MARSEILLE**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Habitant du 16eme arrondissement de Marseille, je suis très concerné par les problèmes de pollution de l'air (notamment du fait des activités du GPMM), au point d'avoir un retentissement sévère sur ma santé, m'obligeant à un suivi médical contraignant, et mettant en jeu mon espérance de vie.

Agé et invalide, je n'ai pas les moyens de déménager, de fuir cette Métropole incapable de maîtriser sa qualité de l'air, et de protéger la santé de ses habitants. Ayant consulté en détail le PPA13 soumis à enquête, on ne peut qu'être consterné : comme pour le PDU, qui a un lien direct, une masse considérable de documents indigestes abouti à des propositions au mieux très en dessous des enjeux et des objectifs, au pire à des déclarations incantatoires et floues en matière d'objectifs et de contrôle.

In fine, on valide administrativement l'obligation d'existence d'un PPA, mais le contenu n'a aucune chance de respecter les objectifs prévus pour 2025, et encore moins de respecter l'obligation de résultats qui s'impose à l'Etat, déjà rappelée et sanctionnée plusieurs fois par le Conseil d'Etat. Dans le détail, l'avis rendu par l'Autorité Environnementale, comme celui de l'association citoyenne Les Amis de la Terre 13, décrivent parfaitement les graves lacunes de ce PPA. Je souscris entièrement à l'avis des Amis de la Terre 13, notamment en ce qui concerne la pollution des navires du GPMM. Il n'est pas tolérable que l'objectif 2025 se limite au mieux à moins de 50% de navires concernés, et qu'il n'y ait aucun objectif pour la forme 10, occupée en permanence par des navires imposants, éclairés chaque nuit comme des arbres de Noël. Les formes 8 & 9 sont émissives de COV et de poussières de ponçage toxiques à l'air libre, alors que d'autres moyens existent dans d'autres ports (ponçage à l'eau, cabines de peintures), mais ce sujet n'est pas abordé, car il n'y a pas d'objectif national contraignant. Pourtant, il tue. Et la DREAL, en charge des contrôles, ne les fait pas.

Pour toutes ces raisons, je donne un avis défavorable au PPA13 soumis à l'enquête. J'ajoute que s'il est adopté en l'état, il est clair qu'il ne permettra pas de répondre aux obligations rappelées par le Conseil d'Etat, et donc que sa solidité juridique sera si faible, que le moindre recours judiciaire pourrait le faire capoter.

Je vous remercie de votre attention



## **I-2-. /N° 112-.CONTRIBUTION Collectif Vélo en ville – 24 Rue Moustier – 13001 MRSE**

A Marseille le 22/10/2021

Notre association, le Collectif Vélos en Ville a, depuis 25 ans, pour mission de développer les alternatives à la voiture particulière et principalement les modes actifs dont le vélo en favorisant son utilisation quotidienne comme mode de transport.

C'est à travers ce prisme que nous analysons donc une fois de plus, ce nouveau Plan de protection de l'air, comme nous avons déjà pu le faire par le passé.

Action 10. Mettre en place une zone à faibles émissions mobilité dans le centre-ville élargi de Marseille

Nous nous réjouissons de la mise en place de cette ZFEm que nous avons appelé de tous nos vœux à plusieurs reprises dans les réunions relatives au Plan de protection de l'Air.

Une zone à trafic limité (ZTL) aurait pu venir compléter avantageusement cette ZFEm.

Tout en étant mieux accepté par les riverains, la ZTL permet d'obtenir d'autres externalités positives. La ZFE conduisant au renouvellement du parc automobile, elle n'aura pas d'influence sur le volume de trafic des véhicules motorisés et donc sur les émissions de particules issues du freinage et des pneumatiques, qui deviennent pourtant aujourd'hui prépondérantes. La combinaison des deux dispositifs ZFE et ZTL est déjà répandu dans plusieurs villes.

En réduisant le volume de trafic des véhicules motorisés, la ZTL permet d'augmenter les parts modales des modes actifs, vélos et piétons, qui n'émettent eux aucun polluant mais aussi celle des transports en commun.

Enfin, la ZTL de par sa définition ne permet que les déplacements les plus essentiels.

Action 17. Déployer le plan vélo

Ici également, nous ne pouvons que nous féliciter de la volonté de développer les modes actifs et le vélo. Il est cependant maladroît d'indiquer que le vélo mécanique est utilisé pour des déplacements de moins de trois kilomètres alors que les statistiques INSEE indique 5 % de part modale jusqu'à 5 km et que les usagers du vélo de certains départements français voire d'autres pays pédalent sur de bien plus grande distance encore. L'ADEME, elle-même, indique que le vélo est le moyen de transport le plus rapide jusqu'à 6 kilomètres.

Cette vision étroite des trois kilomètres à vélo (soit seulement 12 minutes de déplacement) est caractéristique de notre territoire et malheureusement de ce document.

Le présent document reprend les termes et objectifs du plan vélo métropolitain et donc également ses défaillances.

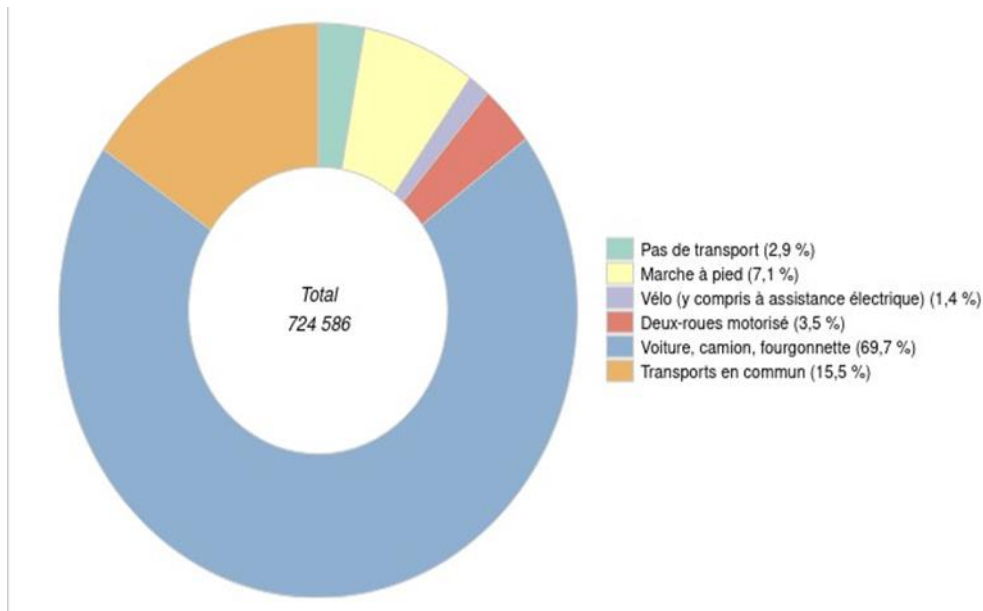


Figure 1: Parts modales Aix Marseille provence Métropole (INSEE 2018)

Le présent document indique ainsi une part modale de vélo de 1% en 2017 et un « doublement de la part modale à 2024 » soit 2 %. Hors, ce plan vélo a été voté en 2019 et l'INSEE indique une part modale vélo de 1,4 % en 2018 pour la métropole. On peut donc, vu les chiffres des comptages effectués par notre association et repris par l'AGAM (+10 % /an), estimé que la part modale de 2 % qui est l'objectif du plan vélo était quasiment déjà atteint avant que le plan vélo ne débute.

Par ailleurs le présent document reprend les termes du PDU qui qualifie l'objectif de 5 % de part modale vélo comme étant ambitieux.

Considérant la part modale vélo de 1,4 % (en 2018) sur le territoire de la métropole alors que la moyenne nationale est à 2,3 % (toute typologie de territoire confondu) et que le plan national vélo vise un objectif de 9 % à l'horizon 2024, nous avons toutes les peines du monde à comprendre en quoi ce plan vélo est ambitieux voire plus ambitieux que le plan vélo national (pour reprendre les termes de la métropole), l'ambition ne se mesurant pas aux efforts mais aux résultats attendus.

En prenant en compte le fait que la part modale des villes est toujours bien supérieure à celle des autres territoires moins denses, métropolitains par exemple, ou du territoire national, et que la part modale vélo était en 2015 de 16 % pour Strasbourg, 15 % pour Grenoble, 12 % pour Bordeaux et 6 % pour Lyon, il apparaît évident que la part modale devrait être d'au moins 15 % pour Marseille en 2024, ne serait-ce que pour cesser d'augmenter le retard avec les autres grandes villes de France.

D'une manière générale, et comme nous l'avons déjà indiqué dans l'enquête publique du PDU et du PCAEM, les objectifs de part modale poursuivis par le plan vélo sont largement en dessous des enjeux que nous devons relever, et les objectifs de réalisation d'infrastructures sont eux-mêmes sous évalués pour atteindre ces objectifs modestes de part modale. Au vu de l'état d'avancement à mi-parcours du plan vélo 2019-2024 on peut également douter de la tenue des objectifs en termes de réalisation d'aménagements cyclables même si ceux-ci sont modestes.

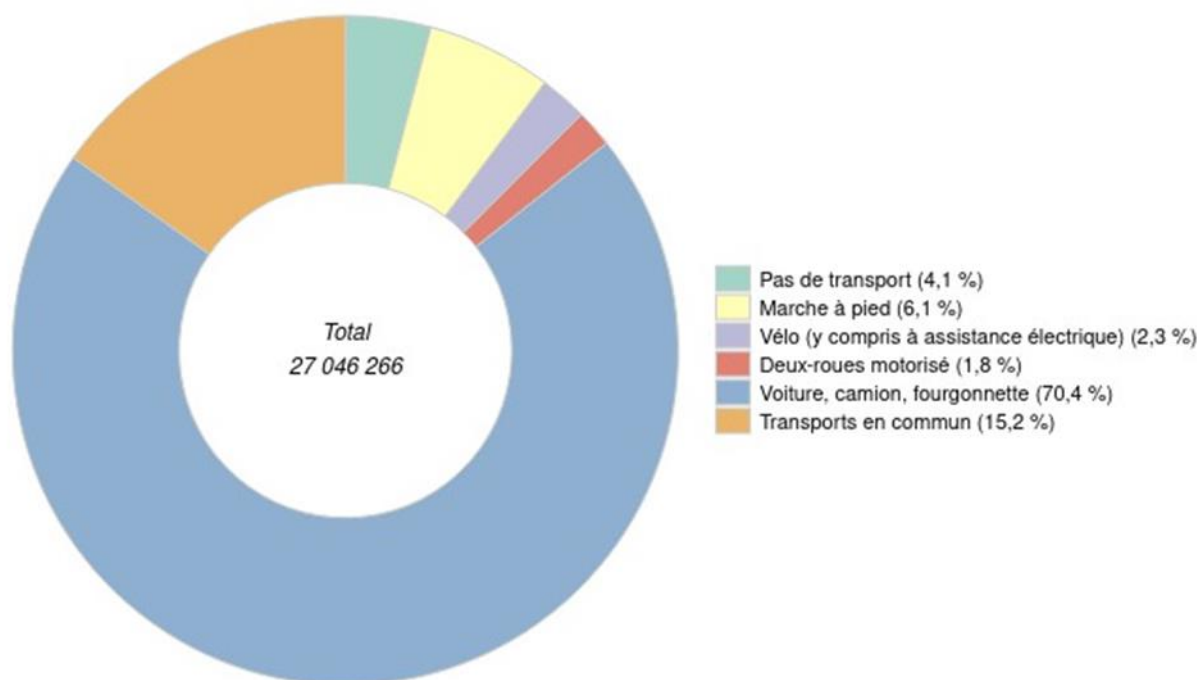


Figure 2: Parts modales France (INSEE 2018)

#### Action 18. Accompagner le développement des solutions de micro-mobilités électriques

Les volumes insignifiants que représentent les EDPM, les dispositions prises par la ville de Marseille, et le report modal quasi inexistant depuis la voiture vers les EDPM ne peuvent pas constituer une action pour développer les alternatives à l'automobile et la voiture individuelle et protéger l'atmosphère. Cette mesure est davantage de l'ordre de la décoration et vient décrédibiliser le plan de protection de l'air.

Défi n°12 : Soutenir la mise en œuvre des plans de mobilité

Notre association s'inquiète de la disparition des plans de déplacement pour les établissements scolaires qui étaient pourtant présents dans le précédent plan de protection de l'air et qui devrait être maintenu et étendu à tous les établissements et notamment les collèges du département.

Action 27. Mettre en place un observatoire partenarial de la mobilité

Nous ne pouvons qu'encourager cette action qui fait cruellement défaut à notre territoire alors qu'elle permet l'évaluation des politiques publiques et des documents de planification stratégique. Actuellement les seules données « vélo » générées localement sont le fruit de notre association alors que toutes les grandes ou moyennes villes de France en dehors du département sont équipées de compteur vélo.

Association loi 1901, Collectif Vélos en Ville, agréée pour la protection de l'environnement  
24 rue Moustier 13001 Marseille | ☎ 09 54 58 88 [77collectif@velosenville.org](mailto:77collectif@velosenville.org)

## I-2-./N° 109 ET 97 CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Fédération des Ciq du 16eme de MRSE

Enquête publique concernant le PPA, plan de protection de l'Atmosphère horizon 2025.

*Avertissement :*

*Certains points que nous abordons ici sont traités dans les documents, d'autres pas suffisamment ou même absents. Nous soulignons dans notre contribution de manière non exhaustive ce qui est important pour les habitants que nous représentons.*

*Nous nous sommes penchés plus particulièrement sur les 53 actions préconisées, les 37 mesures sectorielles (dont 23 concernent le secteur des transports), et sur l'avis de l'AE et la réponse qui lui a été faite par la Préfecture. Nous n'avons pas abordé certains points que nous laissons à la charge de personnes plus compétentes que nous sur ces questions.*

### **Le transport et les activités portuaires :**

Nous considérons que le nombre de stations de mesure de la pollution atmosphérique, autour des sites portuaires, est totalement insuffisant. L'outil de signalement pour les particuliers d'Atmosud n'est pas simple, pas de retour du répondeur, et complexité dissuasive du site RSO.

Le Projet DIAMS... actuellement tous les volontaires sont informés par mail de la rupture de stocks de ces capteurs !! Le remplacement du Fuel par du GNL, le branchement à quai sont bien prévus mais à des échéances trop lointaines. Les escales en réparation et hivernage ne sont pas évaluées dans le document PPA, faute de connaissances de leurs besoins énergétiques, cette explication est inacceptable au vu des rejets subis par les riverains. L'électrification des formes de la réparation 8/9/10 doit être priorisée. Attendre 2025- 2026 c'est trop loin.

### **L'analyse des formes de réparations navales n'a pas été faite dans le PPA au prétexte que « les objectifs sont à définir » (page 1 du doc.).**

Si la réduction des émissions à quai est évoquée par l'électrification des formes, elle doit inclure en priorité l'équipement des formes de réparations navales, et les tarifs EDF pratiqués par le GPMMD doivent être attractifs.

- Le branchement quand il est possible techniquement ne doit pas être « incitatif » mais obligatoire.
- Il faut par ailleurs engager fermement les sociétés nautiques à des pratiques plus vertueuses.
- La pratique des sports nautiques non polluants doit être développée et encouragée.
- Les activités polluantes comme le jet ski doit être plus réglementées voir taxées. Le transport terrestre : Un usager de la route passe en moyenne 40 jours par an dans la congestion de l'axe Marseille/Aix, 70% des déplacements domicile-travail se font en voiture particulière. (Source SRADDET). Les véhicules particuliers participent donc pour une part importante à la dégradation de l'air.

Cela souligne l'importance de développer l'attractivité des transports en commun. Notre secteur n'est pas assez bien desservi.

Dans le défi 8 il est bien indiqué, « densification et amélioration des transports en commun », mais certains constats actuels ne vont pas dans ce sens dans notre arrondissement :

- Le bus 35 ne monte pas jusqu'aux plages de Corbières, seules plages au Nord de Marseille, alors que les activités nautiques continuent toute l'année (scolaires, seniors ...).
- Aucun « parking relais d'entrée de ville » envisagé dans le Nord de la ville sur les 10000 places prévues dans le document. Pas non plus de zones de co-voiturage, pas de station Vélo lib sur notre littoral...

- La suppression de la navette maritime hors saison estivale, dans une ville portuaire ne va pas dans le bon sens, bien pensée, en termes d'horaires et de parking relais, ce mode de transport a toute sa place.
  - Il est fait état du plan vélo Métropole/CD13 2019/2024. Quelle application pour notre arrondissement ? Le seul projet projetant une piste cyclable, l'aménagement de la RD568, est en stand-by. Alors que le Littoral nord est tout à fait adapté géographiquement pour une voie vélo sécurisée de Corbières à la Joliette.
  - L'incitation à l'usage des transports en commun passe par la recherche de plus petits formats de navettes voir électriques, l'amélioration des horaires bus et trains, et des périodes d'essai suffisamment longues pour convaincre les automobilistes de choisir les TP.
  - Le report modal vers le train ne peut être envisagé que sous 2 conditions : ne pas entraîner une aggravation des conditions de vies des habitants, démontrer le réel impact avec une baisse significative des PL qui circulent actuellement dans les noyaux villageois. Ce qui n'est pas prouvé à ce jour.
- Concernant La « zone à faible émission », elle ne doit pas concerner uniquement le centre-ville, même si on comprend bien qu'il commencer quelque part.
- Réduire la pollution dans d'autres secteurs est possible en mettant déjà en œuvre les projets existants non réalisés : La requalification de la RD568 n'avance pas sur Marseille, alors qu'il s'agit d'un projet ambitieux de pacification de la circulation, avec une réduction des voies au profit d'une piste cyclable, piste piétonne, priorisation du bus dans la zone chemin du littoral.
- Ce projet est traité sans évoquer les aménagements au-delà de la voie elle-même, les parking relais. Un parking relais entre le tunnel du Resquiadou et les plages de Corbières, aux abords d'une halte SNCF possible, ou du bus 35, ce qui réduirait une partie du volume des voitures entrant dans Marseille par la RD568.
- Les parkings actuels du noyau villageois de L'Estaque sont vite saturés car ils font office de parking relais pour les habitants de la Cote Bleue.

### **Les émissions industrielles : défi 3 « contrôler les émissions »**

Notre arrondissement est fortement impacté :

L'activité du GPMM, réparation navale, croisières, ferries.

La circulation des camions et porte containers liés à cette activité.

L'usine Lafarge Granulats, l'entreprise d'enrobés SATR.

### **Les normes actuelles ne sont pas assez restrictives. Il faut revoir la législation.**

Les capteurs doivent être systématiquement installés, en nombre, autour des sites industriels et dans les quartiers riverains.

On ne doit pas autoriser la création sur le secteur de nouvelles entreprises polluantes, et il faut limiter l'extension de certaines activités.

Les containers ne doivent pas continuer à être stockés dans les noyaux villageois (St Henri, St André, L'Estaque) et surtout en détruisant les espaces naturels existants (exemple terrain Miramar à St Henri).

Il faut appliquer ce qui est écrit dans le document de la Région Sud :

« **Réintroduire la nature en ville** » page 26, commençons par ne pas la détruire là où elle existe encore.

Il faut refuser les permis de construire à tout nouveau projet visant à stocker encore des containers en lisière du massif et dans les noyaux villageois.

Ne pas autoriser le stationnement des PL ou de leurs remorques sur la voie publique.

Cela demande un engagement fort des services de l'urbanisme pour refuser les projets qui ne pourraient qu'entraîner de nouvelles circulations de camions en zone urbaine (exemple carrière du vallon). Imposer des modifications techniques aux entreprises, avec l'aide du FEDER ?

Le PDE devenu PDM est obligatoire pour les entreprises de + de 100 salariés, mais quel contrôle est fait ? Exemple de l'entreprise Transcausse chemin du Littoral.

### **Aujourd'hui encore les entreprises préfèrent payer que réduire leurs émissions plus drastiquement.**

#### **Urbanisme :**

Il serait judicieux de refuser tout nouveau permis de construire dans les zones déjà impactées par les pollutions atmosphériques, comme c'est le cas en principe dans les zones concernées par le PBE. Encore faudrait-il que le PEB soit réactualisé.

Nous approuvons le défi 27 qui préconise **l'intégration « qualité de l'air » dans les documents d'urbanisme**. Prendre en compte la protection de la qualité de l'air dans les choix d'aménagement d'urbanisme, et amender le PLUi sont des mesures nécessaires et importantes.

#### **Emission des combustions défi 23 action 37 :**

Pour nous c'est au-delà de réduire les émissions dues aux brûlages (action 41), c'est l'interdiction pure et simple qui est indispensable. Il faut revoir l'arrêté préfectoral afin d'interdire tout brûlage dans les zones rouges situées en bordures de massif.

Nous sommes favorables à l'extension du dispositif CAN testé dans les 13/14 et 11/12 arrondissements de Marseille qui a mis en avant des actions de recyclage/valorisation sur place.

Aller vers de nouvelles prescriptions et la révision de l'arrêté Préfectoral de décembre 2013 est indispensable (défi 26).

#### **Avions :**

Le secteur aérien est le septième émetteur mondial de gaz à effet de serre. Selon l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) « une croissance annuelle de 3,5% du trafic aérien entraînerait une augmentation de 300% des émissions de GES d'ici à 2050 ».

**Le secteur du transport aérien doit être soumis à un objectif contraignant de réduction des émissions**, ce qui n'apparaît pas clairement dans le PPA.

Il est nécessaire d'évaluer la pollution, en particulier oxyde d'azote, pendant les phases de décollage et d'atterrissage dans un rayon de 30 km autour de l'aéroport, pour prendre des mesures de réduction de la pollution. Dans son avis de 2019 l'Autorité environnementale recommandait de démontrer la compatibilité du projet d'extension avec les engagements de la France à atteindre la neutralité carbone.

C'est pour ce constat que nous ne sommes pas favorables à l'extension de l'aéroport, qui va générer une augmentation importante du trafic aérien, donc de la pollution atmosphérique. Réduire les émissions au sol (défi 4) ne sera pas suffisant.

En conclusion ce PPA très dense en termes de documents fournis, exprime beaucoup de bonnes résolutions, de même que les déclarations des collectivités locales. Il est tout de même noté par la Métropole que « la multiplication des plans et programmes portant sur la qualité de l'air rend leur lecture et leur suivi difficile ». Avis que nous partageons, nous avons découvert une véritable usine à gaz qui ne va pas de notre point de vue dans le sens de l'efficacité par des mesures très concrètes.

D'un point de vue général l'absence de contraintes, une législation encore trop en dessous des enjeux sanitaires nous laissent craindre que bon nombre « des défis » et « actions » décrit ne reste que des déclarations d'intention.

Fait à Marseille le 21/10/2021 --Pour la Fédération des Ciq La Présidente M B Chamoulaud

## **I-2-. /N° 97-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE13)**

Observant que le Plan de Protection de l'Atmosphère 13 pourtant abondamment constitué de 53 actions, ne répond pas à l'urgence de la situation sanitaire au regard des études scientifiques, émet donc un avis globalement défavorable

La faiblesse des actions du PPA13 en est selon FNE13 qu'elles ne s'attaquent pas frontalement aux principales sources de pollution. De plus il est remarquable que l'avis défavorable FNE13 peut être rapproché sur de nombreux points, de la délibération défavorable de l'Autorité Environnementale du 19 mai 2021.

[https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/content/download/43347/245982/file/Avis%20Ae%20CGEDD%20PPA13\\_210519.pdf](https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/content/download/43347/245982/file/Avis%20Ae%20CGEDD%20PPA13_210519.pdf)

FNE13 attendait après la condamnation de la France par la Cour Européenne de justice, un PPA13 composées d'actions déterminantes et notamment s'agissant de la :

Pollution par le transport maritime

- Extension du raccordement électrique à tous les ferries et aux chantiers de réparation navale – Le non-raccordement de la forme 10 à Marseille, relève de la gabegie industrielle
- Passage à l'hybride de toutes les navettes maritimes – Le renouvellement de la Délégation de Service Publique ayant imposé la reprise des navettes diesel obsolètes appelle à être corrigé

Pollution par le transport terrestre

- Mise en fourrière des véhicules non conformes avec une attention particulière pour les Poids Lourds et 2 Roues Motorisées.
- Extension de la Zone à Faibles Emissions mobilités (ZFEm) aux boulevards de ceinture, aux pénétrantes autoroutières, aux tunnels, aux bateaux sur le Vieux Port et les bassins maritimes de Joliette et d'Arcenc.
- Accélération du maillage en Transports Collectifs de l'agglomération marseillaise (Faiblesse du Plan de Déplacement Urbain) par transfert des budgets Boulevard Urbain Sud et Linéa vers la solution vertueuse et conviviale tramway.
- Déploiement accéléré et amplifié du plan vélo, des voies réserves aux bus (en ville et sur autoroute), d'un vrai RER transversal via La Blancarde
- Mise en œuvre accéléré du service public de fret ferroviaire, des installations associées (Arcenc...), des services (vélocargos ...)
- Mise en place à l'extérieur au droit des voies routières d'accès de toutes les écoles, un écran de type message publicitaire indiquant le niveau instantané de pollution de l'air du site (Sensibilisation des parents à utiliser un autre mode de déplacement que la voiture individuelle)

Pollution par les transports maritimes et terrestres

- Pour rappel : Intégration des transports maritimes dans la Zone à Faibles Emissions mobilités

Pollution par l'industrie :

- Donner du sens aux mises en demeure, en décrétant jusqu'à la fermeture temporaire des installations concernées - Ne pas céder au chantage à l'emploi
- Ne pas rajouter de la pollution à la pollution dans les territoires déjà lourdement impactées (L'Ae ... diminuer significativement le niveau de pollution des espaces habités proches de la zone industrialo-portuaire de Fos-Sur-Mer et de l'Étang de Berre...)

- Projet SATYS à Marignane
- Mieux encadrer les petites et moyennes entreprises

Pollution par le brûlage de la biomasse :

- - Proscrire la délivrance de dérogations à l'interdiction aux brûlages des déchets verts
- Mieux encadrer les installations de stockage des déchets -
- Développer le tri sélectif pour un recours moindre à l'incinération - Everé

Pollution par le résidentiel :

- Déployer un vaste plan de rénovation thermique des bâtiments (pourvoyeur de nombreux emplois, à former)

Pollution de l'air intérieur, grand absent du PPA13 :

- Outre les capteurs particules fines et CO2, promouvoir les capteurs à Composés volatiles Organiques
- Durcir la réglementation sur les peintures et notamment s'agissant des peintures dites « huiles chaulées ».

Richard Hardouin

## **I-2-. /N°94-. CONTRIBUTION DEPOSEE M. LE MAIRE DE SIMIANE COLLONGUE**

Objet : Enquête publique plan de protection de l'atmosphère

Nos réf :77-2021 Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par mail en date du 23 août 2021,

### **VOIR CORRESPONDANCE DANS CHAPITRE III "AVIS DES PPA"**

"La préfecture des Bouches du Rhône nous avez fait part d'une enquête publique relative au plan de protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône et ainsi souhaité recueillir notre avis.

Après étude des éléments transmis, nous sommes conscients de l'enjeu de la qualité de l'air au sein de notre territoire et des conséquences qu'elle peut engendrer.....

## **I-2-. /N°90-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR GRISEL 13120 BOUC BEL AIR**

Bonjour,

Cela fait des mois que nous subissons des odeurs de "feu d'artifice" = soufre ; parfois on préfère ne pas utiliser la terrasse, tellement cela sent mauvais. Presque tous les jours on voit de grosses émissions à la cheminée ; autour de LaFarge/ HolCim le ciel est souvent voilé.

Que respirons nous ? Dioxyde de soufre, plomb ...

Même si depuis l'été il y a un léger mieux, ci-joint une photo prise cette semaine.

Jusqu'à quand allons-nous subir tout ça ?

Qui pense aux enfants (2 écoles se trouvent tout près) ?

Merci de prendre la santé des citoyens au sérieux.



## **1-2-. /N° 75 CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mr. Joel GOMBIN- 13016 MARSEILLE**

Je suis habitant de Marseille. Je parlerai en mon nom pour vous dire que je suis, comme tant d'autres Marseillais, en train de mourir à petit feu avec la pollution de l'air effrayante que nous subissons à l'heure actuelle dans notre ville.

L'activité maritime et croisiériste en est en grande partie responsable, alors que des solutions existent :

Ce sont, le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout mettre en place le branchement électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :

ELECTRIFICATION : 2022 pour la Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nord qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme :

« la révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore « même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre 2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS OBSOLETES.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs "recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants



sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisée au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux de la compagnie Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérants, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique !

En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu à l'intérieur comme aux abords. Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements se verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan. Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous tend que deux bateaux « au plus » pourraient être non reliés à un branchement électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.

Môle croisière : « permettre la connexion électrique de deux navires en simultanément d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8). Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollueurs du monde (en volumes de polluants rejetés). C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif #GPMM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit être réécrit. La préfecture doit contraindre le port à électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de PM que de COV (absence de filtres pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Cette mole accueille pourtant un trafic important.

EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

La préfecture doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations #CapauNord », #FédérationdesCIQ de #MarseilleNord », les

« CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « #EstaqueEnvironnement » et certainement aussi des habitants de #lajoliette

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel, et je pèse mes mots, qu'ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

## **I-2.-/N°74-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR CECILHOO**

Bonjour,

Il n'est pas important pour ma famille et moi de faire remonter nos observations au sujet de la gêne occasionnée par l'usine de Lafarge à Bouc bel air.

Nous habitons sur Bouc bel air depuis plusieurs générations, dans ce même quartier situé à 2 km à l'Est de l'usine en question.

Depuis quelques années, il nous arrivait d'avoir des odeurs de soufre, mais, ces trois dernières années, cela est INSUPPORTABLE

, INVIVABLE. Je reste choquée par cette odeur de soufre si forte et nauséuse alors que je voulais sortir dans mon jardin avec mes jumelles de 18 mois cet été. Fréquemment, il nous était impossible de rester dehors, de profiter de notre jardin et la peur pour notre santé, pour celle de nos bébés.

En discutant avec des Boucains, j'ai su qu'il y avait un site internet AtmoSud pour faire des signalements sur la qualité de l'air.

J'ai commencé à en faire cet été seulement.

Il est VITAL que l'usine Lafarge stoppe l'émanation de ces gaz.

Il est IMPENSABLE que les habitants soient obligés de s'enfermer chez eux pour ne pas subir ces odeurs de soufre.

Nous ne comprenons pas comment est-il possible de laisser dégager de tels gaz dans l'air avec l'expérience des dégâts sur la santé causés par d'autres usines ou, par exemple, par les fumées non traitées des incinérateurs de déchetterie.

De plus, comment se fait-il que ce soit aux habitants de Bouc de prendre des informations sur les nuisances de l'air environnant ?

Il est NECESSAIRE et INDISPENSABLE que des relevés quotidiens puissent être faits dans le secteur pour analyser, contrôler l'air et intervenir rapidement en cas de pollution de l'air.

Nous souhaiterions faire ouvrir les yeux aussi sur l'occupation du territoire que prend cette usine. Elle s'étale d'année en année sur la chaîne du massif de l'Etoile, non loin du site classé du Baou-roux. Avec le

fusionnage de l'usine de Bouc et de celle des Alpes Maritime fermant, nous sommes INQUIETS de voir notre beau massif détruit, d'avoir des nuisances sonores, visuelles et d'autres pollutions dues à l'augmentation de l'activité de cette usine.

Il faut imposer à l'usine de Lafarge un cadre et des normes fermes sur le respect de l'environnement !  
Merci

## **L-2-. / N°72 CONTRIBUTION DEPOSEE PAR HABITANTE DU QUARTIER SAINT HENRI-MARSEILLE**

A l'attention du Président de la Commission d'enquête,  
Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique du Plan Protection atmosphère 13.  
Je suis habitant de Marseille, du quartier de Saint Henri. Ma famille et moi sommes, comme l'ensemble des Marseillais, témoins et victimes de la pollution atmosphérique qui touche la ville de Marseille.

J'habite Rue Rabelais, nous respirons chaque jour un air pollué: par les bateaux de croisières stationnés sur le port ou en réparation sur la forme 10 (où ils rejettent sans discontinuer une fumée noire), par l'autoroute sur fréquenté et par les nombreux passages d'avions.

L'air est pollué: cela se sent, cela se voit et cela a des répercussions sur notre santé: asthme, allergies, problèmes respiratoires, bronchites répétées pour ma famille et mes enfants.

Pourtant des solutions existent comme le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout la mise en place d'un branchement électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :

ELECTRIFICATION: 2022 pour la Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nords qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme:

« la révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore « même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre 2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS OBSOLETES.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs" recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisé au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs Le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux de la compagnie Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérant, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique !

En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu

à l'intérieur comme aux abords.

Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan.

Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous tend que deux bateaux « au plus » pourraient être non reliés à un branchement électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.

Môle croisière : « permettre la connexion électrique de deux navires en simultanément d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8). Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollueurs du monde (en volumes de polluants rejetés). C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif #GPMM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit-être réécrit. Le département doit contraindre le port à électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de PM que de COV (absence de filtres) pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Ce mole accueille pourtant un trafic important.

#### EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

Le département doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations #Cap au Nord»,

#FédérationdesCIQ de

#MarseilleNord », les « CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « #EstaqueEnvironnement » et certainement aussi des habitants de #lajoliette

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel que ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

#### **I-2- / 64- CONTRIBUTION de M. Richard Mallié, Maire de Bouc Bel Air, Conseiller départemental et Président du SDIS 13**

Le Maire Conseiller départemental Président du SDIS 13

Bouc Bel Air le, Jeudi 21 octobre 2021

Objet : Dégradation de la qualité de l'air – Observations enquête publique

Monsieur le Président,

Suite à de nombreuses plaintes d'administrés et de certaines entreprises relatives à la dégradation de la qualité de l'air, à des nuisances olfactives et sonores autour de la cimenterie de la Malle (Bouc Bel Air), nous travaillons depuis de nombreux mois avec l'industriel Lafarge et plusieurs associations pour une amélioration de la situation. L'inquiétude est d'autant plus palpable que le groupe LafargeHolcim a annoncé la fermeture de son usine de Contes et, par voie de conséquence, l'accroissement de l'activité de la cimenterie de Bouc Bel Air. Cette nouvelle, qui peut être profitable pour l'emploi dans le secteur, ne doit pas engendrer une pollution supplémentaire, d'autant que la cimenterie de Bouc Bel Air bénéficie depuis 2018 d'un arrêté dérogatoire aux normes européennes, portant notamment sur les émissions de soufre et de poussières.

Il nous semble nécessaire que l'Etat accompagne l'évolution du site industriel, en cohérence avec les enjeux climatiques, normes environnementales en vigueur et risques potentiels pour la santé de nos concitoyens. Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône va clairement dans ce sens et notamment les dispositions suivantes : • plus

Plus aucune station fixe de surveillance dépassant la valeur limite en dioxyde d'azote à l'horizon 2022

- plus aucune population exposée à des dépassements de la valeur limite en dioxyde d'azote à l'horizon 2025

Je constate toutefois que ces mesures seront inopérantes si aucune station de contrôle de la qualité de l'air fixe n'est positionnée à proximité directe de l'usine.

Il est pourtant primordial que l'industriel puisse cohabiter de nouveau avec la population et pour cela, il faut que cette dernière puisse s'assurer qu'elle n'encourt aucun danger en s'appuyant sur des relevés quotidiens et à long terme.

Aussi, je souhaite que l'Etat impose un équipement de contrôle de manière permanente, que le protocole s'étende à l'ensemble des polluants générés par l'usine et que la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires, notamment en matière de dioxyde de soufre, soit abrogée dans les meilleurs délais.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma très haute considération

Signé : Richard Mallié

#### **I-2-./N° 66- 65. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR BALIARDA-VILLALONGA 13016 MARSEILLE ET CHENOUF**

Je propose un avis défavorable

Le PPA 13, tel que présenté en ligne à la date du 16 octobre 2021, repose sur des préconisations de l'OMS obsolètes. Les défis présentés sont ainsi loin des objectifs garantissant la qualité d'un air sans dangers pour les populations des Bouches du Rhône. Ce PPA 13 doit donc être réécrit en l'ajustant aux nouvelles préconisations de l'OMS s'appliquant à partir du 1er janvier 2021.

Par ailleurs, on notera qu'un ensemble de populations, habitant à proximité du littoral portuaire marseillais, demeure de fait exclus d'une amélioration de la qualité de l'air respiré pour trois raisons au moins :

1. L'électrification des formes de réparation navale, particulièrement celles numérotées 8, 9 et 10 n'est pas prise en compte en ce PPA 13, semble-t-il par l'attente d'une réponse du GPPM.
2. L'image (page 5 du résumé non technique) exposant l'objectif principal retenu est en totale contradiction avec le rapport publié par l'association ATMOSUD

#### **I-2-./ N°63-. CONTRIBUTION DE Mr.PATRICK DUBESSE-CONSEILLER MUNICIPAL DELEGUE- SEPTEMES LES VALLONS SEPTEMES LES VALLONS - En charge de la qualité de l'air, du bruit,**

Monsieur le Président de la Commission d'enquête

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'enquête publique relative à la révision du plan de prévention de l'atmosphère "objectif 2025" des

Bouches-du-Rhône, appelle de la part de la commune de Septèmes les Vallons les observations suivantes :

- 1/Il est souhaitable même nécessaire d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air, précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018, nous devons imposer de nouvelles prescriptions à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.
- 2/ l'abrogation de la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre et autres polluants dangereux accordée par l'arrêté préfectoral précité déchets, pneus, etc.....;
- 3/ la mise en place d'une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, sans cette station permanente le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône serait inefficace sur notre territoire.
- 4/ les données collectées au moyen d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air fait que un contrôle permanent sera effectif pour faire respecter les valeurs limites réglementaires dès 2022).

Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Monsieur le Commissaire enquêteur

Veillez prendre bonne réception de ces éléments je reste à votre disposition

Très cordialement. Signé par l'auteur.

## **I-2-. / N°62-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mr.JEAN HANSE / MARSEILLE L'ESTAQUE**

Messieurs les membres de la commission d'évaluation,

1) Habitant à l'Estaque, en face de la forme 10 (qu'autrefois on nous avait annoncé devenir une marina !), nous signalons régulièrement aux services compétents du port les émissions des fumées sortant des bateaux en réparation juste en face de notre résidence (pollution atmosphérique), qui se doublent parfois d'une pollution sonore désagréable lorsque les gros générateurs auxiliaires sont mis en route.

Nous recevons toujours un accueil factuel sans plus ("Nous en prenons note")

Je constate que les actions préconisées de mettre les bateaux sur une alimentation électrique sont tributaires de la bonne volonté d'action du Grand Port de Marseille. Il y aurait lieu d'avoir un moyen de pression plus fort des pouvoirs publics à l'égard du GPMM. Parmi les 53actions préconisées, on parle pudiquement des navires à quai en semblant ne considérer que les navires de croisière. Rien que la fameuse forme 10

2) Circulation automobile : en page 33, on se gorge d'une première pour protéger la ZFE (zone à faible émission) par la mise en place de circulation différenciée. Depuis presque 15 ans que j'habite la seconde ville de France, je n'ai JAMAIS entendu l'application d'une zone d'accès limitée par "niveau

de critair" pas plus qu'observé "Le contrôle pédagogique des forces de police a fait ressortir une bonne acceptation du dispositif par les usagers"(sic).

ON SE MOQUE DU MONDE !

3) Le projet de PPA est certes une démarche à faire, mais il serait nécessaire d'être à jour de prendre en compte les dernières recommandations de l'OMS sorties en 2021 (voir annexe) et qui sont plus contraignantes que la vieille norme datant de 2005.

En bref le PPA aurait mieux fait d'être concocté dans 6 mois : au moins on prendrait en compte la réalité des choses. Pourrait-on faire prochainement une mise à jour avec les nouvelles normes ?

Merci de votre bonne attention

**I-2-. /N°60-. CONTRIBUTION Mme Amapola VENTRON-Maire de Cabriès**

Conseillère Départementale Déléguée- Conseillère Métropolitaine Déléguée

A l'attention de Monsieur le Président de la Commission d'enquête

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'enquête publique relative à la révision du plan de prévention de l'atmosphère "objectif 2025" des Bouches-du-Rhône, appelle de la part de la commune de Cabriès les observations suivantes :

- Il apparaît nécessaire d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine

Lafarge de Bouc Bel Air, précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018, imposant des prescriptions complémentaires à la société

Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air ;

- Il convient d'envisager l'abrogation de la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité ;

- Il apparaît nécessaire de prévoir l'installation d'une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône serait inopérant sur notre territoire (sachant que celui-ci

repose sur les données collectées au moyen de station de contrôle fixe de la qualité de l'air et vise à faire respecter les valeurs limites réglementaires dès 2022).

Vous souhaitant bonne réception de ces éléments et restant à votre disposition pour tout échange complémentaire,

Bien cordialement. SIGNE PAR L'AUTEUR

## **I-2-. /N°58 CONTRIBUTION ANONYME**

Je suis habitante de Marseille. Je parlerai en mon nom pour vous dire que je suis, comme tant d'autres Marseillais, en train de mourir à petit feu avec la pollution de l'air effrayante que nous subissons à l'heure actuelle dans notre ville.

L'activité maritime et croisiériste en est en grande partie responsable, alors que des solutions existent :

Ce sont, le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout mettre en place le branchement ??électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :

ELECTRIFICATION?? : 2022 pour la Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nords qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme :

« La révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore

« Même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre

2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS OBSOLETES.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs" recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines



PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisée au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs Le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions ??électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux de la compagnie Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « ??connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérants, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique !

En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu à l'intérieur comme aux abords.

Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan.

Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous tend que deux bateaux « au plus » pourraient être non reliés à un branchement ?? électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.

Môle croisière : « permettre la connexion ?? électrique de deux navires en simultanée d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8). Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollueurs du monde (en volumes de polluants rejetés). C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif #GPM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit-être réécrit. Le département doit contraindre le port à ?? électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de PM que de COV (absence de filtres pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Ce mole accueille pourtant un trafic important.

#### EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

Le département doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations #CapauNord », #FédérationdesCIQ de #MarseilleNord », les « CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « #EstaqueEnvironnement » et certainement aussi des habitants de #lajoliette

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel, et je pèse mes mots, qu'ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

#### **I-2-. /N°56-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Monsieur Laurent Belsola, maire de Port de Bouc**

(Courrier et projet suivis par MME SÉVERINE MIGNOT,

ARCHITECTE/URBANISTE ET CHEF DE SERVICE AMÉNAGEMENT DURABLE.)

(CF. CHAPITRE III : AVIS DES COMMUNAUTES)

Article Canard enchaîné :

## Lafarge, cimentier et cimenteur...

**L'**INDUSTRIEL a fini par entendre les doléances des riverains de sa très polluante usine de La Malle, à Bouc-Bel-Air (Bouches-du-Rhône). Depuis que la préfecture, en mars 2018, avait autorisé (par dérogation) sa cimenterie à dépasser les valeurs limites fixées par l'Union européenne pour les émissions de poussière et de dioxyde de soufre, l'usine Lafarge ciments crachait des fumées malodorantes et irritantes.

Interrogée à plusieurs reprises, la préfecture des Bouches-du-Rhône a pondé, le jour de la sortie du « Canard » (10/3) – et dans la plus grande discrétion –, deux arrêtés détonants. Elle met en demeure la cimenterie de respecter les valeurs limites, admettant qu'« une inspection a constaté

*plusieurs dépassements des valeurs limites d'émission pour les paramètres oxydes d'azote et poussières pour les années 2019 et 2020 ».* Ce que les riverains, malgré leurs nombreuses demandes, ignoraient. Vive la transparence !

La direction de LafargeHolcim (son nouveau nom) la joue princière : elle ne réclamera pas de nouvelle dérogation. « Nous allons investir 6,5 millions d'euros cette année, précise un porte-parole, notamment pour équiper le four 2 d'un filtre de dernière génération dont la mise en service est prévue pour janvier 2022. »

Il était temps ! Le 26 mars, d'épaisses volutes de fumée obstruaient encore le ciel. Les cheminées de La Malle continuent d'emboucaner les riverains... **O. B.-K.**

## I-2-. /N°54-. CONTRIBUTION : Un habitant de Bouc Bel Air (quartier les Chabauds)

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je demande l'installation d'une station de contrôle de la qualité de l'air fixe à proximité de l'usine Lafarge de Bouc de toute dérogation aux valeurs limites d'émissions.

Je vous demande de prévoir au Plan de prévention de l'atmosphère la limitation des émissions et polluants générés.

Cordialement

### 2 pièces jointes à l'observation

[Canard enchaîne art.1.pdf](#)



**I-2-./N°53-. CONTRIBUTION :**

Ci joint l'article sur les pollutions de l'usine Lafarge à bouc bel air qui n'a pu être joint  
(cf. Mention .52 du registre)

## À Bouc-Bel-Air, la cimenterie Lafarge forcée de réduire ses sulfureux rejets

La préfecture vient de mettre en demeure la cimenterie de Bouc-Bel-Air pour ses émissions de poussières et d'oxyde de soufre. L'industriel LafargeHolcim, déjà bénéficiaire d'une dérogation, a dépassé à plusieurs reprises les seuils autorisés, au grand dam des riverains excédés.



Le panache change de couleurs suivant ce que brûlent les fours. Photo : Marius Rivère.

Par Marius Rivière, le 31 Mar 2021

Lien : <https://marsactu.fr/a-bouc-bel-air-la-cimenterie-lafarge-forcee-de-reduire-ses-sulfureux-rejets/>

*"Récemment ma fille était invitée à venir fêter l'anniversaire d'une petite camarade de classe avec ses amis au village Décathlon. Ce jour-là, on avait du mal à respirer. Ça sentait le soufre très fort et "ça piquait les yeux", comme disait ma fille. J'ai dû venir la chercher plus tôt car elle avait des maux de tête et des nausées. Sinon, le parc est agréable et le magasin bien achalandé."*

Depuis quelques années, la page TripAdvisor du Décathlon Bouc-Bel-Air a vu fleurir ce genre de commentaires. Le magasin de sport a le tort de se trouver à quelques kilomètres de la cimenterie de Bouc-Bel-Air - La Malle appartenant au groupe LafargeHolcim. Dernièrement, les fumées émanant du site sont devenues si envahissantes que le directeur du magasin a fini par écrire au directeur de l'usine. Un courrier resté sans réponse à ce jour. Il n'est pas le seul.

### Odeur d'œuf pourri et air irrespirable

Depuis 2018, habitants de Bouc-Bel-Air, de Simiane-Collongue, de Cabriès et de Septèmes, parents d'élèves des écoles et du collège des alentours et salariés d'entreprises environnantes alertent sur la situation. Tous dénoncent ces panaches de fumées jaunâtres à l'odeur d'œuf pourri émis par la cimenterie qui se propagent, selon le vent, vers l'une ou l'autre des communes avoisinantes. Gêne respiratoire, picotements au niveau des yeux, odeur insupportable : difficile de passer à côté. "Il y a des jours où c'est totalement irrespirable, je suis obligé de fermer mes fenêtres et de m'enfermer", décrit Maurice Delighazarian. Voilà 55 ans qu'il vit en face de la cimenterie. Il est formel : cela fait deux à trois ans que les fumées émises par le site sont bien plus massives. "Les grosses fumées, c'est surtout la nuit. Y a un mois et demi, on s'est retrouvé dans un panache gigantesque, un gros champignon,

*l'air était complètement saturé*, se rappelle-t-il. Sans problème de santé particulier, il remarque qu'il tousse beaucoup plus lorsqu'il est chez lui que lorsqu'il se rend hors de la ville.

*Ça fait trois ans qu'on ne sait pas ce qu'on respire et que l'on devient littéralement fous.*

Anne\*, habitante de Bouc-Bel-Air

Alexandre Parenti, lui, est de Simiane-Collongue, il habite sur les hauteurs. De sa terrasse, il a une vue directe sur les cheminées du cimentier. *"Le panache de fumée m'arrive droit dessus, c'est terrifiant, il voile l'horizon au point parfois que je ne vois plus les cheminées"*, lâche-t-il. *"Quand je ferme mes volets le soir, c'est insupportable"*, confirme Anne\*, habitante de Bouc-Bel-Air et mère d'un élève scolarisé à l'école Virginie-Dedieux, située à à peine plus d'un kilomètre de l'usine. *"Ça fait trois ans qu'on ne sait pas ce qu'on respire et que l'on devient littéralement fous. C'est pour nos enfants qu'on s'inquiète le plus : à sept-huit ans les poumons ne sont pas encore totalement formés : ils aspirent plus de polluants et les éliminent moins"*, formule-t-elle.

Ils ont écrit à la préfecture, à la direction de la cimenterie, au ministère de la Transition Écologique et même au président de la République, sans obtenir de réponse de leur part. *"Pendant trois ans, c'était silence radio complet. Et là, la préfecture bouge enfin"*, sourit Paul\*, un riverain direct de l'usine et membre de Bouc-Bel-Air Environnement, association de riverains qui dénonce les industries polluantes de la région. Lui et les autres habitants peuvent enfin apprécier un début de réaction de la part des autorités.

## "Ce n'est plus open bar"

Le 10 mars dernier, la préfecture a en effet publié deux arrêtés passés relativement inaperçus, dont nos confrères de la *Marsellaise* ont signalé la publication. Dans ces deux documents, les services de l'État mettent en demeure LafargeHolcim de respecter les valeurs d'émissions de poussières et d'oxyde de soufre auxquelles il est soumis. *"Ça change les règles du jeu. Le message est clair vis-à-vis de Lafarge : ce n'est plus open bar"*, se réjouit Philippe Villemin, président de Bouc-Bel-Air Environnement.

Les seuils d'émissions autorisées ont été dépassés sur 36 journées en 2020.

À la lecture de l'arrêté apprend ainsi que le cimentier a dépassé les seuils d'émissions d'oxydes de soufre (SOx) ainsi que des poussières émises par le four 2 *"sur 36 journées durant l'année 2020, et sur deux journées entre le 1er janvier et le 11 février pour l'année 2021"*. Ce sont ces oxydes de soufre qui sentent si forts. À de fortes concentrations, ils peuvent affecter la fonction pulmonaire chez les enfants et provoquer des symptômes respiratoires chez l'adulte (toux, irritations, bronchite...). Les effets sur les asthmatiques et les fumeurs sont d'autant plus redoutés.

Interrogée, la préfecture précise le cadre de ce nouvel arrêté : l'exploitant est incité à mettre en œuvre plusieurs solutions telles que la *"réduction du taux de soufre dans les matières entrantes"* ainsi que la *"rénovation d'un filtre"*.

*"Plusieurs échéances sont imposées de mai 2021 à janvier 2022"*, indiquent encore les services de l'État, et *"de nouvelles valeurs limites de rejet seront définies après instruction des dossiers de modification attendus dans les prochains mois"*. Sans trop en dire sur la situation, les services de l'État insistent tout de même sur la *"surveillance régulière"* de cette installation.

*"Au-delà des odeurs de soufre, les fours de la cimenterie brûlent tout un tas d'autres choses : du charbon, des pneus, du bois et des déchets en tout genre. Bref, on ne sait pas ce qu'on respire"*, croit savoir Anne. De fait, les deux fours fonctionnant plus de 6000 heures par an en moyenne, ils doivent être constamment alimentés. Et forment donc un formidable incinérateur. Son premier combustible ? Les pneus. Une publicité parue dans le journal de la Ville se vantait d'ailleurs en 2017 de *"valoriser plus de 700 000 pneus dans son four entièrement éliminés par la très haute température (2000°C) de la flamme"*.

## Une dérogation très permissive

Du côté de LafargeHolcim, on convient que des dépassements ont bien eu lieu. *"L'arrêté qui encadre les activités de l'usine autorise 60 heures de dépassement, nous sommes à 69 heures, soit neuf heures de dépassement"*, minimise le communicant de l'industriel. Ou plutôt de dépassement par rapport au dépassement autorisé. Car les services préfectoraux ont signé le 15 mars 2018 une dérogation qui permet à l'industriel de dépasser les normes environnementales en matière de poussières et de d'oxydes de soufre fixées par l'Union européenne. La cimenterie est autorisée à émettre en moyenne quotidienne 900 milligrammes par mètre cube (mg/m<sup>3</sup>) d'oxydes de soufre, soit plus du double des recommandations européennes fixées à 400 mg/m<sup>3</sup>. Idem pour les poussières, où le seuil d'autorisation a été relevé.

À combien sont exposés les riverains de la cimenterie ? Impossible de le savoir puisque qu'aucune station fixe de contrôle de qualité de l'air n'est installée aux environs du site. Une lacune déjà posée en janvier 2019 par les services de l'État, suite à une visite d'inspection du site. Dans son arrêté de mise en demeure, la préfecture demande justement au cimentier d'installer d'ici au 30 avril 2021 un programme de surveillance environnementale.

*"Et donc, quoi ? On doit se contenter de ça ? Nos enfants ont respiré ça pendant trois ans et c'est ok ? C'est quoi le danger concrètement ? Et comment vont-ils y remédier ? On veut être informés", s'écrie Paul.*

*Non seulement ils obtiennent une dérogation pour polluer deux fois plus mais en plus on s'aperçoit qu'ils ne respectent même pas cette dérogation.*

Paul\*, voisin de l'usine

De l'avis des riverains, les émissions ont explosé après 2018. *"Il y a vraiment un avant et un après. Les riverains cohabitent depuis longtemps avec l'usine. Mais les signalements ont explosé après la publication de cet arrêté en 2018",* relève Paul. Et de lâcher : *"non seulement ils obtiennent une dérogation pour polluer deux fois plus mais en plus on s'aperçoit qu'ils ne respectent même pas cette dérogation".*

*"La direction de l'usine reconnaît qu'il y a un problème d'odeur. Des investigations sont en cours pour en connaître la cause et les traiter à l'avenir. Mais aucune modification n'a été effectuée dans le procédé de combustion" défend Simon Blondel, communicant pour LafargeHolcim. "Aujourd'hui, nous avons un suivi sur 13 points de contrôle 24h/24h, sept jours sur sept transmis à la DREAL et à la préfecture, quatre visites par an de deux bureaux d'études indépendants et une visite inopinée". Des suivis qui ont donc été mis en place après la visite de la Dreal, en 2019 seulement. "Oui en effet", nous confirme-t-on.*

## Investissements tardifs

Aujourd'hui, le cimentier assure vouloir réduire son impact environnemental. *"On prévoit 6,25 millions d'euros d'investissements, dont 4,5 millions d'euros pour le remplacement de l'électro-filtre du four n°2 par un filtre à manche",* poursuit le porte-parole de LafargeHolcim. Le cimentier promet un lancement des travaux en octobre 2021 pour une mise en service d'ici à janvier 2022. Un revirement surprenant alors que le groupe qualifiait ces mêmes travaux *"d'investissements disproportionnés pour un gain environnemental limité"* dans ses justifications auprès de la préfecture en 2018... Le géant du ciment a visiblement changé d'avis.

Lafarge promet davantage de transparence sur la qualité de l'air.

Signe que les temps changent, la nouvelle direction de la centrale a été renouvelée en septembre 2020 et assure que le manque de transparence et l'absence de communication, c'est du passé. *"Dans une volonté de recréer de la confiance avec les habitants de la région, Lafarge promet la publication sur un site en accès libre de toutes les mesures de qualité de l'air d'ici deux mois",* annonce ainsi le service communication.

Mais les collectifs de parents d'élèves et de riverains demandent plus et appellent la préfecture à abroger la dérogation de 2018 afin que LafargeHolcim respecte la réglementation européenne. Les craintes des habitants se sont fait plus pressantes après la fermeture d'une autre cimenterie de LafargeHolcim, située à Contes, près de Nice. Conséquence, les activités du site doivent être rapatriées à la cimenterie de Bouc-Bel-Air. *"Ils vont doubler la production et la pollution avec, ce n'est pas possible !",* redoute Maurice Delighazarian.

*"Le rapatriement des activités de Contes à Bouc-Bel-Air ne provoquera pas de nouveaux impacts sur l'environnement",* promet de son côté le groupe, en évoquant l'impact des *"nouveaux investissements"* sur la qualité de l'air. Signe que la mobilisation s'étend, les maires de Bouc-Bel-Air, Simiane-Collongue et Cabriès-Calas ont rédigé un courrier commun adressé à la présidente de la métropole pour s'inquiéter de ce transfert d'activité et demander la création d'une station de contrôle de la qualité de l'air par AtmoSud. Et ainsi offrir aux habitants une transparence indépendante sur l'air qu'ils respirent.

*\*Les prénoms ont été changés à la demande des personnes interrogées*



## I-2-. / N°50 CONTRIBUTION DEPOSEE PAR GOUIRAN 13016 MARSEILLE

A l'attention du Président de la Commission d'enquête,

Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique du Plan Protection atmosphère 13.

Je suis habitante de Marseille, du quartier de l'Estaque. Ma famille et moi sommes, comme l'ensemble des Marseillais, témoins et victimes de la pollution atmosphérique qui touche la ville de Marseille.

J'habite le boulevard Fenouil en bas duquel se trouve la forme 10, cale sèche des grands bateaux en travaux.

L'air est pollué: cela se sent, cela se voit et cela a des répercussions sur notre santé: asthme, allergies, problèmes respiratoires, bronchites répétées pour ma famille et mes enfants.

Pourtant des solutions existent comme le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout la mise en place d'un branchement électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :

ELECTRIFICATION: 2022 pour la Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nords qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme:

« la révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore « même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre 2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS OBSOLETES.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs" recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisé au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs Le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions ??électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux de la compagnie Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « ??connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérant, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique ! En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu à l'intérieur comme aux abords.

Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan.

Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous-tend que deux bateaux « au plus » pourraient être non reliés à un branchement électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.

Môle croisière : « permettre la connexion électrique de deux navires en simultané d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8). Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollueurs du monde (en volumes de polluants rejetés). C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif #GPMM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit-être réécrit. Le département doit contraindre le port à électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de PM que de COV (absence de filtres pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Ce mole accueille pourtant un trafic important.

## EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

Le département doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations #CapauNord», #FédérationdesCIQ de #MarseilleNord », les « CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « #EstaqueEnvironnement » et certainement aussi des habitants de #lajoliette

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel que ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

## I-.2-. / N°48-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mme **Karine Albanese** 13016 MARSEILLE

A l'attention du Président de la Commission d'enquête,

Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique du Plan Protection atmosphère 13.

Je suis habitante de Marseille 13016, au-dessus de la zone de Saumaty, et donc de la fameuse FORME 10, qui pollue notre AIR au quotidien. Ce n'est pas une pollution sournoise, invisible, on ne pourra pas dire qu'on ne savait pas !!! Car elle est visible quotidiennement, (#no filter) avec les cheminées des bateaux qui crachent leur venin sombre au quotidien.

Je parlerai en mon nom pour vous dire que je suis, comme tant d'autres Marseillais, en train de mourir à petit feu avec la pollution de l'air effrayante que nous subissons à l'heure actuelle dans notre ville.

L'activité maritime et croisiériste en est en grande partie responsable, alors que des solutions existent :

Ce sont, le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout mettre en place le branchement ??électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :

??ELECTRIFICATION ?? : 2022 pour la Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nord qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme :

« la révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore « même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par

l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre 2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS OBSOLETES.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs" recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisé au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs Le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions ??électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux

de la compagnie Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « ??connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérants, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique !

En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu à l'intérieur comme aux abords.

Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan.

Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous tend que deux bateaux

« au plus » pourraient être non reliés à un branchement?? électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.

Môle croisière : « permettre la connexion ?? électrique de deux navires en simultané d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8).

Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollueurs du monde (en volumes de polluants rejetés). C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif #GPMM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit-être réécrit. Le département doit contraindre le port à ?? électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de

PM que de COV (absence de filtres pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

NOUS HABITONS A QQS METRES DE LA FORME 10, ET NOUS CRAIGNONS POUR NOS ENFANTS.

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Ce mole accueille pourtant un trafic important.

#### EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

Le département doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations #Cap au Nord », #FédérationdesCIQ de #MarseilleNord », les « CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « #EstaqueEnvironnement et certainement aussi des habitants de #lajoliette

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel, et je pèse mes mots, qu'ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

#### **I-2-. / N°44-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mme GESREL Danielle**

De : d.veneri@free.fr

Envoyé : mercredi 20 octobre 2021 15 :23

À : plan-protection-atmosphere-12@enquetepublique.net

Objet : enquête publique du plan de protection de l'atmosphère 13

Bonjour Monsieur le Président de la Commission d'enquête, je réside à Bouc Bel Air 13320 et comme de nombreux boucains je tiens à vous signaler que je ressens nombre de désagréments causés par l'usine Holcim (ex Lafarge), Je me permets donc de réclamer deux choses :

1/ Je demande l'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air

2/ Je demande l'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.

En espérant que mes doléances seront entendues.

Cordialement. SIGNE PAR L'AUTEUR

#### **I-2-. / N°40-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR CUSTAUD -13016 MARSEILLE**

Selon le vent, le nombre de bateaux, habitant à Mourepiane, ma fille de 12 ans ne peut pas dormir au 1er étage, car comme nous sommes en hauteur au-dessus du port, nous prenons toutes les fumées dans la maison. Ma fille de 12 ans est asthmatique et insuffisante respiratoire depuis que nous habitons là. Mon fils de 17 ans a une maladie auto immune grave alors que nous n'avons aucun antécédent familial. Je vous passe les toux, les nausées, les maux de tête et l'impossibilité de faire des activités sportives. Nous habitons là avant que les croisières se développent autant, nous étions donc là avant vous.

Passons les fumées du CETIS (rapport d'analyse jamais publié, tiens donc ! ) les pneus brûlés pendant les grèves des agents portuaires qu'ils faut pas éteindre, les odeurs de moutons et les mouches pendant l'aïd, les avions les poids lourds du littoral et les voitures brûlées sur le plateau razoli.

Tout ça n'est rien à côté des bateaux.

Aujourd'hui ma famille rêve de partir, vous avez rendu notre maison invivable.

#### **I-2-. /N°39-. CONTRIBUTION PAR Mme PAYEUR MARTINE – 13016 MARSEILLE**

Le PPA 13, tel que présenté en ligne à la date du 16 octobre 2021, repose sur des préconisations de l'OMS obsolètes !!!

Ces dernières ont été modifiées et applicables dès le 1er janvier 2014!

Les défis présentés sont ainsi loin des objectifs garantissant la qualité d'un air sans dangers pour les populations des Bouches du Rhône.

Ce PPA 13 doit donc être réécrit en l'ajustant aux nouvelles préconisations de l'OMS s'appliquant à partir du 1er janvier 2021.

Par ailleurs, on notera qu'un ensemble de populations, habitant à proximité du littoral portuaire marseillais, demeure de fait exclus d'une amélioration de la qualité de l'air respiré pour trois raisons au moins :

1. L'électrification des formes de réparation navale, particulièrement celles numérotées 8, 9 et 10 n'est pas prise en compte en ce PPA 13, semble-t-il par l'attente d'une réponse du GPPM.
2. L'image (page 5 du résumé non technique) exposant l'objectif principal retenu est en totale contradiction avec le rapport publié par l'association ATMOSUD

(Source : [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3\\_resumenontechiqueppa\\_13.pdf](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3_resumenontechiqueppa_13.pdf))

Rappelons cette phrase extraite d'une étude scientifique minutieuse publiée sur le site d'Atmosud « 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines

PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. (Source : <https://www.atmosud.org/publications/invitation-presse-durcissement-des-normes-sur-la-pollution-de-lair-par-loms-quel-impact>)

3. La présentation de l'amélioration de la qualité de l'air publiée page 24 ( ) laisse ce littoral marseillais surexposé à des pollutions aériennes intolérables

Source : [http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4\\_1ppa\\_50\\_pages\\_22072021.pdf](http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/4_1ppa_50_pages_22072021.pdf)

### **I-3-. /N°38-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Les flamants roses du Trebon**

Ce projet de plan de protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône n'est pas assez ambitieux par rapport aux problèmes de pollution dans le département et à l'urgence climatique. L'état a encore été condamné pour le second semestre pour inaction et répétée sur les enjeux de la qualité de l'air et ce projet est un parfait exemple. L'autorité environnementale le souligne dans son rapport de mai 2021.

### « 3.4 Conclusion

Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution, à proximité des zones industrielles et portuaires.

L'absence de prise en compte de la pollution par l'ozone est incompréhensible alors qu'il s'agit d'un territoire particulièrement exposé à ce gaz toxique et que les émissions de ses précurseurs resteront significatives.

Le PPA ne s'intéresse pas à l'air intérieur et aux inégalités écologiques et ne traite pas non plus la protection des écosystèmes contre les effets de la pollution de l'air.

Conçu comme un palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours et non comme un instrument de prévention des graves effets sanitaires et écologiques de la pollution de l'air, il prend insuffisamment en compte la santé des habitants des Bouches-du-Rhône et n'anticipe pas non plus les contentieux potentiellement à venir sur l'ozone.

L'état qui malgré l'urgence valide un moratoire de 24 mois sur les règles environnementales du site de Fibre

Excellence Tarascon qui est un des plus gros émetteurs de gaz à effets de serre et pollue l'atmosphère du pays d'Arles.

Nous sommes défavorables à ce projet qui n'est pas suffisant pour améliorer la qualité de l'air. Des moyens supplémentaires sont à mettre en œuvre pour suivre la qualité de l'air (par exemple des capteurs par communes qui permettra aux maires d'agir sur les sources). Le principe pollueur payeur devrait être mieux appliqués afin que les sources payent ce suivi et mette de réelle action en place.

SIGNE PAR L'AUTEUR



**I-2-. /N°37 -. CONTRIBUTION DEPOSEE : Mme F FOUBARD, Présidente de l'Association Eguillenne du Cadre de Vie.**

En tant que Présidente, je dépose les remarques de l'Association Eguillenne du Cadre de Vie en pièces jointes.

1 pièce jointe à l'observation

ASSOCIATION EGUILLENNE DU CADRE DE VIE N° W13100443 - Fondée en Février 79 et régie par la loi de 1901

Siège social : A.E.C.V. 425 chemin de Rastel, 13510 EGUILLES

Tél : 06-51-16-97-73

E-mail : ae.cv@laposte.net Site : aecv-asso.fr

1°) REMARQUES DE L'ASSOCIATION EGUILLENNE DU CADRE DE VIE (AECV) PORTANT SUR LE

FUTUR P.P.A. 13 EGUILLES – ETAT DES LIEUX ET NOS PROPOSITIONS :

EGUILLES – ETAT DES LIEUX ET NOS PROPOSITIONS :

Augmentation de la circulation automobile :

Eguilles constitue un carrefour routier important. Les lieux de vie sont au nord de la ville et les bassins d'emploi se situent au sud. Sur certaines voies de la commune, on enregistre 40% de trafic de transit ininterrompu, ce qui rend celui-ci extrêmement difficile aux heures de pointe. Les derniers comptages officiels annoncent un total de 13 700 véhicules par jour sur la commune et de 9000 véhicules par jour sur la RD 543 qui traverse le centre ancien d'Eguilles. Cette circulation intense et préjudiciable au développement économique (commerces et artisanat) génère des nuisances, notamment dans la traversée de cette ville : niveau sonore élevé, pollution de l'air ainsi que de l'insécurité au niveau de la circulation piétonne. Notre association propose l'alternative suivante pour pallier l'engorgement de la ville par ce trafic routier dense : - la mise en place d'un sens unique à sens montant dans le centre ancien qui rabaisserait le nombre de véhicules par jour sur ces voies à 3 400, toujours selon les comptages officiels, et donc une baisse significative pour les résidents du centre.

Equipements publics :

Différentes infrastructures ont été réalisées depuis deux décennies : salle polyvalente, salle omnisports, stade, courts de tennis, maison des Jeunes, maison multi-activités. Cela étant, il manque à Eguilles :

-une grand-place, qui pourrait se situer devant la Mairie et devenir un lieu de vie et de rencontres (café, restaurant...)

-un collège pour les habitants de Ventabren, Eguilles, Saint-Cannat et éventuellement Puyricard, ce qui éviterait les nombreux va-et-vient des bus scolaires en direction d'Aix-en-Provence.

Transports publics :

Eguilles se situe en plein carrefour des axes routiers empruntés par les personnes qui transitent quotidiennement depuis les bassins de résidence au nord de notre commune : Saint Cannat, Rognes,

Lambesc, La Roque d'Anthéron, etc...jusqu'aux zones d'emplois au sud d'Eguilles, c'est-à-dire : la zone d'activités des Milles, la zone commerciale des Milles, la zone en pleine extension de la Duranne, ces 3 zones employant plus de 26 000 personnes. Les milliers d'automobilistes en transit matin et soir (\*) génèrent des engorgements considérables des voies d'accès au centre-ville et à sa proche périphérie et par là même une pollution importante qui affecte les habitants de cette commune.

De ce fait, l'Association Eguillenne du Cadre de Vie réitère les demandes déjà posées en 2019 lors de la concertation publique pour le Plan de Déplacement Urbain de la Métropole Aix- Marseille.

1. Accélération de la remise en service de la ligne ferroviaire Aix- Vitrolles via les Milles (avec création d'un pôle d'échanges ferroviaire au Plan d'Aillane ) et via Rognac.

2. Création d'une ligne en bus directe à partir d'Eguilles pour desservir la zone d'activités des Milles, le pôle d'activités de la Duranne et Vitrolles. Les villes de Lambesc, Pertuis et Trets ont à l'heure actuelle une desserte directe de la zone des Milles.) La réalisation d'un PARC-RELAIS dans le quartier du Cros, situé au bas de la commune (avec liaison par mini-bus électrique pour rejoindre le centre d'Eguilles) complétant la création de cette ligne de bus

3. Développement de pistes cyclables sur la commune, pistes protégées utilisables avec une réelle sécurité pour les usagers.

(\*) 13.000 véhicules par jour sur les voies au centre et en périphérie du village.

Mitage des zones urbanisées qui ne respecte pas les recommandations à la base des PLU.

Alors que les directives officielles préconisent une densification de l'urbain, Eguilles comprend trois nouvelles zones urbanisées éloignées géographiquement du centre-ville et situées dans 3 directions opposées :

1. Les Lauriers au nord-ouest avec 85 nouvelles habitations.

2. La Cébo au nord-est avec 35 habitations

3. Les Plantiers au sud-est avec 15 habitations.

Soit au total :135 habitations dont on peut chiffrer approximativement la population à 540 habitants, soit une augmentation de près de 7%.

L'impact négatif de ce mitage est révélé par une augmentation en rapport des véhicules présents sur les voies de la ville. Selon le ratio actuel de plus de 2 véhicules par famille, on peut donner ainsi le nombre de 300 véhicules supplémentaires.

2°) RAPPORT D'ANALYSES DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE SUR EGUILLES ET LES ALENTOURS  
PROCHES EFFECTUEES PAR ATMOSUD.

Emissions sur Eguilles :

La source principale des oxydes d'azote (NOX) est le transport routier avec 81 % des émissions [1], puis « l'Agriculture/Nature » avec 11 % de la contribution. Le transport routier est également responsable d'une part importante des émissions de particules : 29 % des PM10 et 24 % des PM2,5.

L'autre secteur émetteur majoritaire sur Eguilles est celui du résidentiel tertiaire, contributeur pour plus de la moitié aux particules : 51 % et 64 %, respectivement des PM10 et PM2,5 sont émises par le résidentiel : chauffages domestiques au bois, au fuel, au gaz, brulages, ...

Qualité de l'air

ISA : Indice Synthétique Air 2018 - Carte de l'indicateur combiné des concentrations de 3 polluants (NO2, PM10, O3)

Carte des concentrations en NO2 – Moyenne annuelle 2018

Les cartes de concentrations font apparaître des zones à enjeux forts au niveau de l'autoroute A8, de portions de départementales D10 et D7 et de rues des quartiers ouest d'Aix, avec des dépassements de la valeur limite pour le dioxyde d'azote sur ces axes à forte circulation dépendants des émissions directes des véhicules. Sur la chaussée et aux environs immédiats (30 à 50 m environ) des dépassements de la valeur limite pour le dioxyde d'azote existent (Valeur Limite pour la santé humaine : 40 µg/m<sup>3</sup>/an). Les populations habitant en toute proximité de ces voiries peuvent être concernées, localement, par une exposition chronique à ce polluant.

Au-delà des déplacements des véhicules sur la commune d'Eguille (activité, loisirs, livraisons, ...), celle-ci fait l'objet d'un trafic de transit et d'un trafic pendulaire (domicile travail) entre les zones nord, de résidences, et sud, d'activités. L'effet « montée » vers le village d'Eguilles peut entraîner des surémissions des véhicules.

Ces axes routiers, qui permettent la jonction nord-sud ou qui drainent la commune, sont plus marqués avec des concentrations en dioxyde d'azote autour de 30 µg/m<sup>3</sup> annuel, en deçà de la Valeur Limite. Il s'agit des départementales D17, D18, D543, des rues de la montée d'Eguilles dans le centre du village et des axes de contournement : Rue de la Source et Avenue Magallon.

A l'écart de ces axes, les résidents se situent dans des secteurs (niveau de fond) dont les concentrations en NO2 sont moins importantes variant de 15 à 30 µg/m<sup>3</sup>.

## **I-2-. / N° 36-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mr.Pascal. Baudoin LAFARGE CEMENTS**

Comme vous pourrez le constater dans notre courrier ci-joint, nous sommes pleinement conscients et convaincus des enjeux environnementaux et nous pensons qu'il conviendra de s'assurer que le PPA 13 proposé reste « atteignable » au regard des contraintes incompressibles des process en place dans notre industrie.

1 pièce jointe à l'observation

Ciments

2, avenue du Général de Gaulle,

92148 Clamart

Téléphone : +33 1 58 00 60 00 - Télécopie : +33 1 58 00 65 00

www.lafarge.fr SA au capital de 113 193 511 €

- 302 135 561 R.C.S. NANTERRE

- Identifiant Entreprise CE: FR 89 302 135 561

Usine de La Malle 795 Avenue des Frères Lumière CS80008

13320 Bouc-Bel-Air

Téléphone : 04.42.94.20.00 Télécopie : 04.42.94.20.10

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Bouc-Bel-Air, le 18 octobre 2021

OBJET : Enquête Publique : Projet Plan de Protection de l'Atmosphère des BdR

Nous avons pris connaissance du PPA 13 et tenons à vous présenter ci-après les actions déployées pour la réduction des émissions. Installée à Bouc-Bel-Air depuis 1958, l'Usine Lafarge de La Malle produit chaque année près de 500 000 tonnes de ciments bas carbone, parmi les plus vertueux en termes d'empreinte écologique dans l'industrie cimentière. Pour illustration, l'usine de La Malle est l'un des chefs de file du groupe en matière d'innovation et de production de ciment bas carbone, pour accompagner la transition écologique du secteur de la construction locale : portés par cette ambition, nous avons ainsi élargie notre gamme de ciments bas carbone cet été avec une nouvelle formulation innovante à base d'argiles calcinées issues de carrières locales. Ce ciment inédit en France affiche une réduction de 34% du poids carbone par rapport à un ciment standard, offrant à la fois des performances techniques élevées et un très bon bilan environnemental pour les bâtiments et les infrastructures.

Ce nouveau ciment rejoint la gamme ECO Planet de ciments bas carbone innovants de LafargeHolcim.

C'est une cimenterie essentielle à l'économie provençale et un maillon clef du secteur de la construction local.

En effet, l'usine de La Malle emploie actuellement 145 personnes (125 salariés à temps plein et 20 sous-traitants permanents) et 400 emplois indirects sont également dépendants de ses activités.

Ses ciments bas carbonés alimentent la filière locale du BTP, permettant ainsi la construction des infrastructures et des habitations individuelles et collectives qui façonnent le cadre de vie de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Au total, près de 90% des ciments produits à La Malle sont vendus dans le département des Bouches-du-Rhône. Enfin, nous sommes mobilisés pour assurer la transition écologique et énergétique de notre usine avec des investissements massifs pour répondre

aux enjeux sociétaux et environnementaux du site et lui assurer une trajectoire environnementale vertueuse, en parfaite intégration avec son territoire.

En effet, la cimenterie de La Malle participe à l'économie circulaire du territoire : en valorisant les déchets des collectivités et des industriels locaux, elle crée un écosystème local où les déchets des uns deviennent les ressources des autres.

Grâce au co-processing, une solution de recyclage et de valorisation des déchets à 100%, l'usine de La Malle parvient à fabriquer des ciments bas carbone :

- La « valorisation matière », permettant de réduire ses émissions de Co2 et économiser des matières premières naturelles, notamment l'argile et le calcaire.
- La « valorisation énergétique » offrant une réponse vertueuse à la question des déchets en proposant un exutoire alternatif à l'enfouissement et/ou à l'incinération ultime.

Cette valorisation énergétique permet également de réduire l'utilisation de combustibles fossiles. Concernant nos émissions, toutes les équipes sont mobilisées depuis plusieurs années à la réduction des émissions, dans l'objectif de se passer de cette dérogation préfectorale sur les rejets de SO2 d'ici fin 2022, et plus généralement de faire mieux que les normes européennes en vigueur.

Nos rejets dans l'air des cheminées de l'usine de La Malle font l'objet d'une surveillance stricte, que ce soit en interne ou lors de contrôles externes diligentés par l'autorité de tutelle (DREAL) :

- Un contrôle interne 24H/24 et 7j/7 :

Les gaz de combustion sont systématiquement analysés (une analyse toute les secondes), ils sont ensuite filtrés et envoyés vers l'une des deux cheminées du site. L'usine de La Malle possède 13 points de contrôle (capteurs) des émissions sur l'ensemble du site. Les données de ces capteurs sont analysées au sein d'une salle de contrôle, où des opérateurs formés et maintenus au meilleur niveau, assistés par un système de haute technologie, procèdent à une surveillance continue des installations et des paramètres environnementaux de l'usine.

De plus, l'usine transmet quotidiennement les résultats de ces contrôles journaliers à la DREAL, qui procède alors à une vérification des données, et signale toute erreur éventuelle.

- Une surveillance extérieure renforcée :

Chaque année, quatre campagnes de mesures, réalisées sur chaque cheminée, ainsi qu'un contrôle inopiné sur l'ensemble du site, sont effectués par un organisme extérieur (l'APAVE ou DEKRA), sur ordre de la DREAL. L'APAVE et DEKRA vérifient également chaque année les retombées sédimentaires imputables à l'usine de La Malle, grâce à 9 jauges réparties sur la périphérie du site. Enfin, un suivi "biomonitor" sur la faune et la flore locales, permettant de contrôler l'impact d'éventuelles retombées de métaux lourds sur les organismes, est réalisé par ces cabinets de surveillance. L'ensemble de ces suivis sont transmis à la

DREAL qui en contrôle l'évolution et la conformité.

- Nous avons mandaté en date du 15 avril 2021 l'association ATMOSUD avec pour objectif la réalisation d'une étude exhaustive et de longue durée sur la qualité de l'air dans des lieux habités aux abords de l'usine. Dans un souci de transparence avec les riverains, les mesures réalisées sont accessibles à tous en temps réel, et font également l'objet d'une présentation aux différentes parties prenantes lors de réunions d'étape régulières dont la prochaine est d'ailleurs programmée le 02 novembre 2021.

Enfin, LafargeHolcim s'est engagé à respecter les Accords de Paris et entreprend par conséquent la modernisation de ses usines, afin de réduire drastiquement, dans la limite des possibilités technologiques aujourd'hui existantes, ses émissions chimiques.

Ainsi, 10 M€ d'euros ont d'ores et déjà été investis au cours des deux dernières années à l'usine de La Malle.

6,25 M€ supplémentaires seront également alloués à la transition écologique de l'appareil productif dont :

- 4,5M€ pour le changement du filtre du four 2

L'Électrofiltre actuel sera remplacé au profit d'un filtre à manche, qui correspond à la meilleure technologie disponible sur le marché. Au-delà de l'impact positif sur les émissions de poussière, cela contribuera notamment à la baisse des rejets de SO<sub>2</sub>.

La commande de ce nouveau filtre a été signée le 15 avril 2021. Le chantier de démontage est en cours et une mise en service en janvier 2022.

- 1,75 M€ pour des mesures complémentaires.

De nombreuses mesures amélioratives sont par ailleurs en cours de développement, pour réduire l'impact de l'usine de La Malle sur les riverains, notamment :

Sourcing d'argile extérieur à la carrière (issu des carrières de Bellegarde et de l'Estaque). En effet, la veine d'argile aujourd'hui exploitée est riche en soufre.

Injection de chaux dans le filtre à manche du four 1, afin de contribuer à la réduction des émissions de SO<sub>2</sub>.

Réduire les pollutions liées au trafic routier :

LafargeHolcim accompagne ses transporteurs dans le verdissement de leur flotte routière, en utilisant du gaz naturel comprimé (GNC) en lieu et place des carburants traditionnels.

L'utilisation de GNC permettra l'élimination totale des émissions de particules fines, une réduction de 30% des rejets en Co<sub>2</sub> et une diminution des nuisances sonores de près de 50%.

Les travaux pour la mise en place d'une station de carburants verts, située devant l'usine de

La Malle, débutés en avril, pour une mise en opération très prochaine.

La station proposera du GNC mais également des bornes de recharge pour véhicules électriques, accessibles aux riverains. Elle pourra également permettre le stockage et la distribution d'hydrogène routier dans les prochaines années.

## I-2- ./ N°35-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Mme Catherine BEJA

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Je vous écris dans le cadre de l'enquête publique du Plan Protection atmosphère 13.

Je suis une habitante du quartier de Mourepiane situé dans le 16ème arrondissement de Marseille. Je parlerai en mon nom pour vous dire que je suis, comme tant d'autres dans mon quartier, en train de mourir à petit feu avec la pollution de l'air effrayante que nous subissons à l'heure actuelle.

L'activité maritime et croisiériste en est en grande partie responsable, alors que des solutions existent :

Ce sont, le remplacement du FUEL très polluant par du Gaz Naturel Liquide (GNL) et surtout mettre en place le branchement électrique à quai.

Ces deux moyens sont actés par le GPMM mais à des échéances beaucoup trop lointaines :  
ELECTRIFICATION : 2022 pour la

Joliette c'est-à-dire pour Euromed, bien sûr.

2026 pour la forme 10 c'est-à-dire les quartiers Nords qui peuvent attendre !!!

1- Le PPA 13 affirme :

« la révision du PPA 13 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air » ou encore « même si cela ne constitue pas un objectif réglementaire, le PPA ambitionne de diminuer respectivement de 13% et 62% la population exposée à des dépassements des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines PM10 et PM2,5 entre 2025 » cette déclaration marque une avancée notable mais fait référence à des seuils préconisés par l'OMS obsolètes.

L'affirmation du PPA comme quoi celui-ci suit les valeurs" recommandées par l'OMS" est fausse et de fait discrédite l'ensemble du PPA, cela est extrêmement grave.

Par ailleurs l'étude d'Atmosud parue le 30 septembre 2021 fait le constat suivant :

« 100% de la population de la région Sud se trouvent exposés à des niveaux de pollution en ozone et en particules fines

PM2.5 qui dépassent ces nouveaux seuils. C'est également le cas de 8 habitants sur 10 de la région Sud pour le dioxyde d'azote et pour les particules fines PM10. Ce fait illustre l'importance d'aller encore plus vite et plus loin dans l'amélioration de la qualité de l'air, malgré les progrès relevés depuis plus de 20 ans. »

Le PPA doit donc être de toute urgence révisée au regard des nouvelles préconisations de l'OMS qui s'appliquent depuis le 1er janvier 2021 !

2 -Par ailleurs Le PPA propose plusieurs actions sur le grand port maritime de Marseille

Connexions électriques des navires de la desserte de la Corse : cependant nous constatons que les bateaux de la compagnie

Corsica Linea continuent fin 2021 à cracher une fumée très noire chargée en PM 10 et PM 5, polluants constatés par les capteurs (installés par les riverains) lors de chacun de leur passage par la passe nord du GPPM ;

Terminal international Cap Janet : « connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées) ».

Ce terminal en construction a pour objectifs de déplacer les bateaux assurant les liaisons « Europe-Maghreb » sur le Cap Janet.

Cependant les navires opérants, notamment ceux dépendant d'une compagnie algérienne ou tunisienne ne sont actuellement pas équipés pour être reliés à quai par une connexion électrique !

En outre, le flux de véhicules liés à ce transport Europe-Maghreb est considérable. Or aucun parking n'est prévu à l'intérieur comme aux abords.

Par expérience de la situation vécue à la Joliette, des bouchons routiers, générateurs de fortes pollutions, sont à prévoir.

Les habitants riverains des 15e et 16e arrondissements verront, par ce transfert, soumis à de plus fortes pollutions aériennes.

Par ailleurs, il est stipulé "connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires..." le terme "au moins" employé est ambigu et montre les limites de ce plan.

Quatre postes à quai sont prévus en ce terminal. On retient donc que « au moins » sous-tend que deux bateaux « au plus » pourraient être non reliés à un branchement électrique ce qui laisse bien augurer des dépassements des seuils de pollution adoptés.



Môle croisière : « permettre la connexion électrique de deux navires en simultané d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées) ». On notera que 8 places à quai sont disponibles ce qui signifie que 6 bateaux pourraient ne pas être connectés électriquement !

La fréquentation de ces places à quai tourne autour de 4 à 5 bateaux par jour (avec des pics proches de 8). Or ces bateaux dénommés par certains « monstres de mer » sont parmi les plus pollués du monde (en volumes de polluants rejetés).

C'est une hérésie environnementale.

Quais réparation navale : « objectif GPMM à définir ».

Sur ce point très sensible, le dossier doit-être réécrit. Le département doit contraindre le port à électrifier toutes les formes et particulièrement celle dénommée « forme 10 » responsable de fortes pollutions tant de PM que de COV (absence de filtres pouvant réduire l'émission de poussières et de COV)

Absence pour le pôle containers de Mourepiane d'objectifs. Ce mole accueille pourtant un trafic important.

## EN CONCLUSION

Le PPA 13 doit-être révisé et beaucoup plus exigeant !

Le département doit reprendre les demandes des riverains et de leurs associations « Cap au Nord », « la Fédération des CIQ

du 16e arrondissement », les « CIQ de Saint-Henri et Saint-André » et « Estaque Environnement ».

Il est anormal que les populations vivant sur le littoral marseillais entre Joliette et Corbières soient et demeurent exposées à de fortes pollutions aujourd'hui et ce au-delà de 2025 !

Il serait donc criminel, et je pèse mes mots, qu'ayant tout connaissance de cause, la puissance publique ne remédie pas au plus vite aux maux endurés par ces populations.

Je vous remercie donc, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, de faire valoir nos justes retours et revendications dans le respect de nos droits fondamentaux.

Catherine BEJA

## **I-2-. / N°34-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR : LES AMIS DE LA TERRE BOUCHES-DU-RHÔNE/PROVENCE**

Respirer mieux dans notre département d'ici à 2025, l'enjeu est de taille.

Or, pour les Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône s'avère insuffisant et incertain

Le 4 août 2021, grâce à l'action engagée par Les Amis de la Terre-France, le Conseil d'État condamnait l'État français à verser une astreinte de 10 millions d'euros pour son inaction à réduire la pollution de l'air dans huit zones, dont Marseille. Cette décision intervenait après l'assignation de la France par la Commission Européenne pour non-respect des valeurs limites de pollution de l'air en invoquant la faiblesse des PPA, alors que l'impact de la pollution atmosphérique est réel, estimé à 2500 décès anticipés/an pour la seule agglomération Marseillaise.

Le nouveau PPA répond-t-il cette fois-ci au défi de ne plus avoir aucune population exposée à des dépassements des valeurs limite réglementaires ?

Permet-il d'assurer un air sain à l'ensemble de la population du territoire ?

Si ce document fait l'effort de lister de manière assez précise des actions entreprises par l'ensemble des acteurs, les Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence considèrent qu'il contient beaucoup trop d'incertitudes pour garantir l'efficacité demandée par le Conseil d'État.

Ainsi, nous considérons que :

1/ L'État ne joue pas son rôle pour garantir la réalisation des actions. La majorité des actions mentionnées dans le PPA sont portées par d'autres acteurs que l'État. A aucun moment il n'est fait mention des engagements réglementaires, financiers, etc. qui seront pris par l'État pour garantir le résultat de ces actions et le respect des engagements pris par les partenaires. Ainsi, sur l'action 1, obligation pourrait être faite aux navires de se brancher à quai pour 2025, plutôt que de tout miser sur les financements du GPMM et de la Région. Pour 6 actions 12 à 17 du PPA, l'État s'appuie sur le PDU mis en œuvre par la Métropole dont le financement est toujours incertain. De même, les contours de mise en place d'une ZFE, mesure phare de l'État pour renverser la tendance dans le délai le plus court possible, restent flous. Enfin, le pouvoir réel du comité de pilotage censé suivre régulièrement l'avancée du PPA n'est pas détaillé. Nous demandons donc à l'État de produire des garanties de réalisation pour chaque action.

2/ Le contrôle réglementaire est une condition de réussite et dans une dizaine de cas l'État doit l'exercer. Or, s'il identifie bien la nécessité de renforcer les contrôles, aucun engagement concret (ex., quantification des ressources, le nombre de contrôles...n'est mentionné) . Ainsi, plusieurs fois nous avons demandé à l'État de s'engager sur un doublement des contrôles réalisés (en créant des emplois si nécessaire).

3/ Sept actions à fort impact valent mieux que 53 actions floues. Afin de montrer un réel engagement, il était nécessaire de mettre en évidence les actions les plus importantes qui devront amener une réduction rapide de la pollution atmosphérique au lieu d'un catalogue où une vingtaine d'actions, qui peuvent être positives, n'ont aucun impact actuel sur le PPA.

Nous proposons 7 actions et nous demandons à l'État de clarifier l'ensemble des modalités de réalisation et de qualifier les garanties déployées pour leur réalisation.

Au final, notre analyse détaillée soulève beaucoup de questions, y compris l'absence de partenaires dont l'impact n'est pas négligeable, comme l'armée et le nucléaire.

La victoire obtenue par l'Affaire du Siècle montre bien que, juridiquement parlant, l'État a une obligation de résultat, pas simplement une obligation de moyens et encore moins une obligation de communication. Dans son avis du 19 mai 2021, l'Autorité environnementale constatait le faible niveau d'ambition du PPA Bouches-du-Rhône-Objectif 2025 et concluait qu'il « était conçu comme un palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours et non comme un instrument de prévention des graves effets sanitaires et écologiques de la pollution de l'air ».

Les Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence ne peuvent que se ranger à cet avis et émettent clairement un avis défavorable en considérant qu'en l'état actuel le PPA n'est pas à la hauteur des enjeux.

SIGNE Les co-présidents : Véronique SINOUE Jean REYNAUD/ Le 18/10/2021

1 pièce jointe à l'observation

Avis défavorable sur PPA.pdf

## **I-2-. / N°33 -. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR M. JEAN CLAUDE GUISEPPI - 13400 AUBAGNE**

A-. Dans les objectifs 2025, il y a à la page 59, l'action 30 qui traite de l'émission des particules fines issue des carrières :

1-D'une façon générale, pour les carrières et plus particulièrement pour celles « BRONZO » à AUBAGNE :

- Que contiennent les nouvelles prescriptions annoncées dans le PPA 13?

2- Dans le Défi N°16, il est question de niveau d'alerte N°1 et N°2

- À quoi correspondent ces deux repères susnommés ?

B-. QUID DE L'EVOLUTION DU PROJET VAL'TRAM ? INCIDENCE SUR LA POLLUTION TERRESTRE ?

1-. Comment s'intégrera ce projet au réseau de transport métropolitain ?

2-. Qu'en est-il du programme des pôles d'échange multimodaux associés au projet VAL'Tram autour des gares desservies ?

3-. Qu'en est-il de l'intégration avec le plan de déplacement doux ? Aménagement de pistes cyclables ?

4-. Qu'en est-il de la conduite d'effluents industriels de la Société ALTEO actuellement en place le long de la voie ferrée existante.

## **I-2-. /N°32 -. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Monsieur Philippe Villemin**

Président l'Association Bouc Bel Air Environnement, "BOUC BEL AIR ENVIRONNEMENT 13220 BOUC BEL AIR"

-Demande d'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air

- Demande d'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air)

PJ : Copie courrier adressé à Monsieur le Président de la République en date du 15 octobre 2021

Copie courrier adressé à l'association ATMOSUD en date du 8 octobre 2021

Pour l'Association Bouc Bel Air Environnement,  
Le Président, Philippe Villemin

8 pièces jointes à l'observation

Association Bouc-Bel-Air Environnement

Agissons ensemble !

36, Rue François Mauriac

13320 Bouc Bel Air

Préfecture des Bouches-du-Rhône

Monsieur le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur Préfet des Bouches du Rhône

Place Félix Barret – CS 80001

13282 MARSEILLE Cedex 06

Bouc Bel Air, le 15 octobre 2021

Lettre recommandée avec accusé de réception

Objet : Demande d'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine

Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air

Demande d'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air)

PJ : -Copie courrier adressé à Monsieur le Président de la République en date du 15 octobre 2021

- Copie courrier adressé à l'association ATMOSUD en date du 8 octobre 2021

Monsieur le Préfet, Je vous prie de bien vouloir trouver sous ce pli, copie du courrier adressé à Monsieur le Président de la République en date du 15 octobre 2021.

En votre qualité de Préfet, nous vous demandons de bien vouloir faire procéder à l'installation d'une station de contrôle permanente aux abords de l'usine HOLCIM (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air et abroger toute dérogation aux valeurs limites d'émissions dont bénéficie cet industriel. Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma haute considération.

Pour l'Association Bouc Bel Air Environnement, Le Président, Philippe Villemin

Copie Préfet.pdf

Copie DREAL .pdf

Copie Ministre.pdf

Copie Maire Simiane.pdf

Copie Maire Cabries .pdf

Copie Maire BBA.pdf

Courrier Atmosud signé.pdf

## **I-2-. /N°31-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR SEMAPHORE**

Monsieur le Président de la commission,

Je souhaiterai revenir sur quelques points du PPA.

Dans le défi 7 action 11, il est dit d'abaisser les vitesses réglementaires sur certains tronçons d'autoroutes mais je pense que sans contrôle cela ne servira à rien la vitesse ne sera jamais respectée.

Je pense que pour améliorer la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire 13, les propositions faites sont pertinentes mais ne vont pas au fond des choses.

Pourquoi ne pas développer les transports en commun ? Par exemple dans ma commune de Trets, si vous désirez aller sur Marseille, il y a deux départs de cars le matin et le retour également sinon il vaut mieux partir sur Aix en Provence où plusieurs honoraires sont proposés en direction de Marseille.

Une ligne de chemin de fer avec une gare passe par notre commune mais celle-ci a été abandonnée.

Tant que nous ne développerons pas les transports en commun nous nous retrouverons avec ses embouteillages et cette pollution.

Le renouvellement du parc de voiture ne peut pas être une des solutions car je pense que beaucoup de personnes ne pourront avoir de voiture électrique malgré les aides de l'État et du département car cela a un coût entre 24 000 et 36 000€ pour des véhicules de petit gabarit (Renault Zoé.) et les bornes de recharge ne sont pas assez développées pour les personnes qui possèdent déjà ce genre de véhicule.

Je suis également pour une piétonisation de tous les centres ville car cela permet à la population de marcher, de bouger, et de découvrir ou de redécouvrir des endroits de façon plus calme.

Un déploiement des pistes cyclables sera un plus pour tous les centres ville. Je pense que l'amélioration de notre qualité de l'air passe par une amélioration significative de nos modes de transports et le développement de transport en commun sur l'ensemble du territoire.

Une formation sur le brûlage des déchets verts visant les professionnels serait également nécessaire et un meilleur accès aux déchetteries du département pour ceux qui déposent leurs déchets verts.

## **I-2-./ N°30-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR HÉLÈNE JEAN**

Monsieur Le Président de la Commission d'Enquête,

Habitante du quartier de St Mitre à Marseille 13013, je viens vous faire part de mes attentes en regard des défis énoncés dans le Plan de Protection de l'Atmosphère 13.

Je vous prie de trouver en pièce jointe ma lettre détaillée.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mes demandes.

H. JEAN

**I-2-./ 29-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Jean LAPEBIE**

Avis citoyen

Monsieur le Président,

Je vous prie en tant qu'habitant de prendre en considération les remarques transcrites sur le document joint.

Je vous prie, monsieur le Président, d'agréer l'expression de ma considération.

JPL

**I-2-./ N°26-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR G MATHON (Président de l'association SRPPP)**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association "Saint Rémy de Provence Patrimoines et Perspectives" vous prie de bien vouloir trouver en pièces jointes, nos remarques après étude du dossier du Plan de Protection de l'Atmosphère actuellement en enquête publique.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos cordiales salutations.

Gilbert MATHON



## I-2-. / N° 23-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Bernard DONADIO

Monsieur le Président,

L'association « Collectif Anti Nuisances Environnement » (CAN) souhaite compléter sa précédente contribution, à caractère plutôt général, dans le cadre de l'enquête publique portant sur le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône.

Action 1. "Déployer les connexions électriques des navires à quai". A compléter par : "sur tous les terminaux et les formes de réparation navale"

Action 2. "Étendre la mise en œuvre de la « Charte bleue » auprès de tous les armements de croisière". A compléter par "et autres navires"

Action 3. "Mettre en place les conditions favorables pour l'avitaillement GNL des navires". Rajouter "ou Hydrogène" après GNL

Action 4. "Engager les acteurs du cabotage touristique dans la conversion de leur flotte". Rajouter "sans oublier les navettes RTM et l'imposer en cas de nouvelles concessions".

Action 9. "Amplifier l'amélioration de la desserte de l'aéroport par les transports en commun". Préciser "GNL ou hydrogène" et rajouter "relier efficacement par navettes électriques capacitaires l'aéroport à la gare de Vitrolles et au pôle d'échange de Pierre

Plantée, ainsi qu'au terminal maritime de la navette Istres – Martigues - Marignane"

Action 10. "Mettre en place une zone à faibles émissions mobilité dans le centre-ville élargi de Marseille" Rajouter "Etendre cette zone géographiquement et à tout moyen de transport

Vignette Crit'air délivrée après contrôle technique et non plus sur millésime de la voiture (fraude à l'AdBlue).

Viser prioritairement les deux-roues motorisés et les camions (5% du trafic, 20% des NOx)"

Action 11. "Définir les opportunités d'abaissement des vitesses sur autoroutes" A condition de mettre en place des moyens de contrôle :

La L2 est déjà à 70km/h, sans radar (hors jonction A7 et A50). Du coup, aucun respect de cette vitesse.

Action 12. "Développer l'offre de transports en commun". Rajouter : "Rééquilibrer l'offre vers les quartiers Nord, avec des transports en commun PROPRES GNL ou hydrogène.

Action 13. "Améliorer le niveau de service des transports en commun : les voies dédiées aux bus sur autoroutes" Rajouter :

"Compléter l'offre sur la L2, conçue pour ? Et en y autorisant le co-voiturage – avec contrôles radars (vitesse + occupation du véhicule) - comme cela se fait à Lyon, au moins à certaines heures."

Action 14. "Développer les infrastructures essentielles à l'utilisation des transports en commun". Rajouter : " Prolonger les lignes de tramway, créer le tramway des collines et le tramway du Prado (La Blancarde - Parc Chanot – Vieille Chapelle)" Action 14 a :

"Créer des parkings relais en nombre et en capacité suffisant"

Action 15. "Augmenter la part du covoiturage". Rajouter : "en créant des stations d'accueil, des circuits avec points fixes d'arrêt, des incitations financières pour le chauffeur, des voies dédiées sur les axes structurants"

Action 17. "Déployer le Plan Vélo". Rajouter : "Le compléter d'un maillage inter-quartiers et inter-communes". Remarque : Marseille est régulièrement classée bonne dernière des villes cyclables françaises. Il est plus que temps de passer des paroles aux actes.

Action 22. "Créer les infrastructures visant au report modal vers le rail". Rajouter : "Adapter les infrastructures ferrées des bassins est

(Arenc ....) et mettre en œuvre les services publics de fret ferroviaire métropolitain"

Action 26. "Lutter contre les fraudes à l'AD Blue" Rajouter : "Favoriser les camions GNL ou Hydrogène". Remarque : il s'agirait de faire supprimer les annonces de vente et de pose des systèmes de contournement de l'AdBlue

Action 28. "Contrôler la mise en œuvre des actions de réduction des COV pour 14 sites industriels du pourtour de l'étang de Berre

" Remarque : en acceptant le déplacement de l'usine SATYS des Aygalades à Marignane, c'est pour le moins contradictoire.

Action 29. "Mettre en œuvre le projet ODAS". 5 millions d'€ mis dans la poche d'Arcelor Mittal par l'Europe pour ce projet, il ne devrait pas être porté par le seul industriel, le contrôle des émissions et dépassements doit être réalisé par AtmoSud

Action 30. "Renforcer l'encadrement des carrières". Remarque : l'extension de la carrière de Ste Marthe, le nombre de rotation de

PL (initialement 129 A/R par jour, porté à 280 A/R par jour) est en contradiction avec cette action.

Action 32. "Élaborer et mettre en route le projet VASCO 3, solution biologique de traitement des fumées". Remarque : Et pourquoi pas une expérimentation de ce type sur un des tunnels de la L2 – comme préconisé par une étude d'étudiants grenoblois ?

Action 36. "Sensibiliser aux bonnes pratiques agricoles (projet AGR' AIR)"

Rajouter : En interdisant les pesticides".

Action 37. "Accompagner les territoires pour une meilleure prévention du brûlage des déchets verts". Rajouter :

"Interdiction généralisées des dérogations sauf cas très exceptionnels (végétaux contaminés) et créations d'un Numéro de téléphone pour signaler les brûlages avec intervention rapide.

Action 38. "Développer la gestion autonome des déchets verts des habitants (programme prévention des déchets verts)".

Rajouter : " Organiser une rotation de ramassage des déchets verts" (comme cela se fait dans d'autres Métropole, Grand Paris par ex).

Action 39. "Accompagner le développement d'un pôle de valorisation locale de la paille de riz".

Rajouter "Développer la recherche pour la valorisation des résidus de brins de lavande, actuellement sans débouché et qui sont brûlés au grand dam de la pollution.

Action 41. "Réviser l'arrêté préfectoral sur l'emploi du feu dans le département des Bouches-du-Rhône". Rajouter :

"Supprimer les dérogations aux brûlages. Mettre des amendes en cas d'infraction

Interdire la vente d'incinérateurs"

Action 45. "Établir un répertoire des copropriétés les plus énergivores /polluantes" Rajouter "et villas" après copropriétés

Action 47. "Animer localement les actions « qualité de l'air »" Remarque la priorité absolue (et sa responsabilité) pour l'Etat est de faire respecter la loi :

- Laisser tourner son moteur à l'arrêt, c'est interdit
- Vendre des systèmes de contournement à l'AdBlue, c'est interdit
- Vendre des incinérateurs de jardins, c'est interdit
- Rouler à plus de 70 km/h sur la L2, c'est interdit
- Ne pas traiter l'air des tunnels de plus de 250m, c'est interdit Installer des radars de pollution répressifs

Action 51. "Développer les projets de sensibilisation associés aux « capteurs citoyens »" Rajouter :  
"Développer l'information du public avec la "météo de l'air" dans les pharmacies". (Projet en phase 1  
- test à la pharmacie de Frais Vallon, en partenariat avec AtmoSud et le CAN..

## **I-2-. / N° 22-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Bernard DONADIO Secrétaire du CAN Environnement**

Monsieur le Président,

L'association « Collectif Anti Nuisances Environnement » (CAN) souhaite apporter sa contribution dans le cadre de l'enquête publique portant sur le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône.

Quelles sont les contraintes juridiques des engagements pris par les porteurs de projet, par les Collectivités ?

Existent-elles ? Des sanctions en cas de non réalisation des actions annoncées sont-elles prévues ?

Si le CAN est très critique par rapport à un énième plan, c'est qu'elle se veut « force de propositions » et qu'elle est à l'origine de 2 actions emblématiques (brûlages et capteurs citoyens) et accompagne le développement du projet

DIAMS de la Métropole.

Le CAN émet 2 exigences qui afficheraient la volonté de l'Etat d'agir, au-delà des mots.

1) Des lois existent, mais elles ne sont pas appliquées :

o Arrêté du 12 novembre 1963 relatif aux fumées produites par les véhicules automobiles à l'arrêt. Outre le citoyen lambda, difficilement verbalisable, cette infraction est caractérisée par les autocars, les bus, qui laissent tourner leurs moteurs pour climatiser ou chauffer leurs véhicules. Effractions constatées à des terminaux de bus métropolitains, entre 2 rotations, lors de déposes de touristes, dans l'attente de visites ou de descentes de bateaux de croisières...

Le CAN est intervenu – sans succès

? Demande d'ajout au PPA13 – non pris en compte

? Intervention auprès du Maire de La Ciotat (devoir de Police), du Préfet (carence du Maire) au sujet du terminal des lignes 30 et 32

o Circulaire du 18 novembre 2011 relative à l'interdiction du brûlage à l'air libre des déchets verts. Constatant que cette interdiction était régulièrement bafouée, le CAN a mené des actions concrètes dans ce domaine :

? Partenariat avec la Mairie du XI°/XII°, puis du XIII°/XIV° de Marseille, AtmoSud et le CAN pour :

- Etablir un flyer d'information
- Sensibiliser un agent municipal (« patrouilleur ») par AtmoSud
- Initier ce patrouilleur à l'utilisation d'un capteur citoyen (CAN)
- Créer un système de signalement pour déclencher l'intervention du patrouilleur auprès du contrevenant et de ses voisins

? Intervention auprès de la DREAL pour interdire la vente des incinérateurs de jardin

o Loi no 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, suivie par un arrêté interministériel du 27 octobre 2003 la mise en place d'un dispositif « visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et l'envoi de la contravention ». Or, sur la L2, la vitesse est limitée à 70km/h, sans radar de contrôle

– hormis sur la jonction avec l'A7 et celle avec l'A50. Ainsi, 10km échappent à tout contrôle, les motards s'en donnent à cœur joie, certaines voitures slaloment, des camions accélèrent dans les multiples côtes... Augmentant du coup, bruit et pollution de l'air

? Le CAN est intervenu pour demander l'installation de radar sur le parcours de la L2. La réponse invoquée

– on ne contrôle pas la vitesse quand elle est limitée à 70 km/h – est infondée : des radars sont en place sur l'A7, à LYON, pour contrôler cette même limitation.

o Action 10 du PPA 13, révisé en 2013 : Canaliser et traiter les émissions liées à la circulation dans les tunnels urbains (existants et à venir). Fondements juridiques : article L122-3 du code de l'environnement

Le CAN est intervenu pour que la L2, nouvelle infrastructure comportant de nombreux tunnels, soit l'occasion d'expérimenter des solutions innovantes de traitement de l'air :

? Bio filtration

? Absorption par des micro-algues (avec production de gaz de chauffage)

? Végétalisation des murs de soutènement

? Couverture avec bio filtration et panneaux photovoltaïques (avec production d'énergie)

2) Des normes existent mais elles ne sont pas appliquées, voire contournées :

o Résolution du Parlement européen du 25 mars 2021 sur la mise en œuvre des directives sur la qualité de l'air ambiant : directive 2004/107/CE et directive 2008/50/CE (2020/2091(INI)), les valeurs recommandées sont divisées par 2 pour les grosses et fines particules, et divisées par 4 pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).

Incapable de contenir la pollution de l'air dans des normes qui remontent à 15-20 ans, l'Etat est soumis à une astreinte de 10 millions d'€ par semestre pour insuffisance de résultats (Conseil d'Etat) et à des sanctions financières pour non-respect des anciennes normes (Commission Européenne).

o Mise en place des normes Euros pour les véhicules, du plus en plus contraignantes. Mais, des contournements, voire fraudes sont courantes, rendant le système de vignettes Crit'Air inefficace en regard de la pollution :

? Adaptation des véhicules au cycle de mesure afin d'optimiser les niveaux de pollution mesurés au cours du cycle conventionnel (écart de 1 à 6 en conditions réelles de circulation).

? Régénération automatique des FAP sur les véhicules diesel, masquant le rejet de 60 à 99 % des émissions de particules réglementées

? Vente de systèmes qui shuntent l'additif AdBlue et qui le rétablissent lors des contrôles techniques.

Le CAN a participé à une expérimentation de radar anti-pollution pour mesurer les rejets de chaque véhicule. Il est intervenu auprès de la DREAL pour que ce type de radar soit installé en bordure de la future ZFEm (Zone à Faibles Emissions Mobilité)

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à notre demande.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations les meilleures

Donadio Bernard, secrétaire du CAN Environnement

**I-2-. / N°19-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR M. ROUX Daniel -EGUILLES (13510)**

1/ Je ne vois rien concernant le nouvel aéroport d'Aix les Milles, or le dossier des nuisances est important et toujours en cours.

2/ Je regrette et critique, dans un tel Plan, l'imprécision de certains points liée notamment à l'emploi de verbes qui n'engagent pas, tels que "développer" (quand ? comment ?) ou "améliorer" (quand ? comment ?)

-Actions 12,13, 14 !

3/ je trouve que la part consacrée à la voiture est importante au regard de celle concernant les TC. Or le PDU veut diminuer l'utilisation de la voiture, cela ne me semble pas cohérent.

4/ la part TC est vraiment pauvre, mettre au moins une référence au PDU ne serait pas inutile

5/ enfin, je serais favorable à évoquer au moins les plans du type "village à 30" avec deux avantages ; réduire la vitesse et augmenter la sécurité, décourager aussi pour inciter à se tourner vers les TC.

SIGNE PAR L'AUTEUR

Pour plus d'information, utilisez le document suivant : Avis défavorable sur PPA.pdf  
<https://www.amisdelaterre.org/>

**I-2-. / N°15-. CONTRIBUTION DEPOSEE ANONYMEMENT A AIX EN PROVENCE**

Peut-on avoir plus d'informations sur les particules ultra fines ? (PUF)

**I-2-. / N°14-. CONTRIBUTION DEPOSEE EN ANONYME**

Apparemment les mesures des différents polluants ne sont pas assorties de leur méthode de mesure.

## **I-2-. / N°8-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR CAUBET -13530 TRETS**

Un nombre important d'automobilistes stationne sur la voie publique moteur allumé pendant en moyenne 5 minutes, ce qui peut aller jusqu'à 10 minutes.

Les raisons observées sont diverses :

1 - Le conducteur du véhicule va chercher quelque chose ou livrer un colis dans une maison alentour, décharge ses courses jusqu'à son domicile ou bien charge son coffre avant de partir. 5 à 20 minutes.

2- Un conducteur discute avec un passant.

3- Le conducteur attend qu'une autre personne la rejoigne dans son véhicule devant un commerce ou dans une zone résidentielle. 5 à 10 minutes.

3- Le véhicule est bloqué par un autre.

5- Le conducteur chauffe le moteur diesel de son véhicule avant de partir.

Cette pollution chronique concerne bien sûr l'atmosphère mais elle est aussi gênante au quotidien et inquiétante sur le plan de la santé publique pour les passants et les habitants alentour. Il n'est pas rare de voir des enfants dans la voiture fenêtres ouvertes ou passant à côté d'une voiture à l'arrêt moteur allumé, les voies respiratoires près du pot d'échappement.

Les conducteurs en question ne semblent pas avoir conscience des conséquences sur la santé de ces gaz d'échappement, sans parler de la pollution sonore et des vibrations que cela occasionne d'entendre par exemple le moteur d'une moto ou d'un diesel pendant 5 à 10 minutes, plusieurs fois par jour.



## **I-2-. / N° 5-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR ANONYME – GARDANNE (13120)**

Avec le confinement, le télétravail s'est exponentiellement développé ainsi que la virtualisation des échanges permettant de réduire considérablement notre temps sur les routes. Nous, actifs, optimisons ainsi nos déplacements pour les rendre de moins en moins nombreux, heureusement pour notre planète. Cependant notre région et nos villes manquent cruellement de pistes et voies cyclables, quand bien même notre climat nous permet aisément de rouler à vélo quasiment tous les jours de l'année.

Je suis maman de 2 jeunes enfants et pour parcourir sans prendre de retard les 7 km vers l'école maternelle et la crèche chaque matin et chaque soir, nous avons investi grâce aux aides départementales dans l'acquisition d'un vélo à assistance électrique puis des accessoires pour porter ou tracter nos enfants. Je précise que la condition physique de la personne, avec l'assistance électrique, n'entre pas vraiment en jeu, je suis moi-même en surpoids (limite obèse).

Lors de mes, de plus en plus rares, déplacements vers les grandes agglomérations, je suis malheureusement obligée de charger mon vélo sur ma voiture de ma ville de Gardanne jusqu'à rejoindre un "parking relais" car les bus de la métropole et les TER sont peu ou pas équipés pour le transport des vélos des utilisateurs. De plus, je paye ce "parking relais" plein tarif alors que je ne prends pas le bus inclus dans le ticket de stationnement.

A mon sens, pour la protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône :

- équiper tous les bus et cars de porte-vélo,
- subventionner sans limite dans le temps 1 vélo à assistance électrique par adulte dans chaque foyer,
- obliger à chaque rénovation de voirie l'aménagement d'une partie cyclable et réaliser des signalisations de circulation favorisant les déplacements de vélos,
- rendre gratuit les "parkings relais" des agglomérations pour les utilisateurs de vélo,
- mettre en place des transports scolaires intra-urbains avec véhicules à pédales avec "participation physique" des enfants afin de donner le goût de l'effort de façon ludique aux enfants,
- et évidemment communiquer et positiver sur le sujet.

## **I-2-. / N°4-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR Michel PELLEGRIN**

Bonjour,

J'ai toujours vécu à Gardanne, ville au passé industriel et j'ai donc toujours vu la cimenterie

Lafarge sur la commune de Cabriès ou Simiane comme j'ai toujours vu l'usine (es) Pechiney et la centrale thermique.

En revanche, si les industriels sur Gardanne semblent avoir pris la mesure de leur impact sur l'environnement, j'ai presque l'impression que la cimenterie fait la démarche inverse : Je n'ai pas de souvenir enfant d'avoir vu cette usine polluer autant que de nos jours !

Il paraît que l'usine valorise la collecte des pneus usés en les brûlant... mais à quel prix ! Et ce prix n'est pas payé par les Gardannais car heureusement pour nous les vents dominants ne charrient pas la fumée de cette usine, mais je pense aux Marseillais qui eux, payent le prix fort !

Je joins une photo qui certes à un peu plus d'un an mais je peux en reproduire une plus récente, si besoin

Merci

#### **I-2-. / N°3-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR M. PELISSIER 13120 GARDANNE**

Bonjour,

Je suis né à Gardanne (voici 56 ans) et j'y habite.

Gardanne est une ville au passé industriel avec tout ce que cela implique, encore aujourd'hui comme pollution visuelles, olfactives et même sonores, même si les industriels ont fait de gros efforts de réductions depuis 30/40 ans.

En revanche, à ces sources de pollutions vient s'ajouter depuis peu (quelques années au plus) le survol d'avions provenant de l'aéroport de Marignane or c'est dans cette phase de décollage que les avions poussent leurs moteurs à fond (ou presque) pour rejoindre leur altitude de croisière et sont donc (très) bruyants et polluants !

A ma connaissance, les habitants de Gardanne n'ont jamais été mis au courant de la création (ou la modification) d'un couloir aérien qui passerait au-dessus de leur tête. Pourquoi maintenant ? Pourquoi ici et pas au-dessus de la mer ?

Merci

#### **I-2-. /N°2-. CONTRIBUTION DEPOSEE PAR LOLITA HOUOT- MIRAMAS (13140)**

Bonjour.

× Nous habitons à Miramas depuis 20 Ans.

× retraités

×cancer du poumon en 2016

Quand il s'agit des émissions de polluants dans l'atmosphère j'ai un bon odorat

Entre les odeurs d'ordures, de choux, d'œufs pourri, de gaz qui certains vous piquent à la gorge et très souvent vous empêche de respirer normalement, il n'y a pas 1 vent qui n'a pas d'odeur s'ajoute à ça, la circulation aérienne qui est une plaie, toutes les 5 à 10 mn nous avons ce bruit infernal avec tout ce que ça comporte comme pollution vous espérez réduire les émissions de polluants y a de quoi faire merci de votre compréhension au revoir. !!

## **II-2. CONTRIBUTION "COURTES" DEPOSEES DANS REGISTRE NUMERIQUE**

N°	OBSERVATION	MEMOIRE EN REPONSE DU MOA	REPOSE DE LA COMMISSION
1	Qu'en est il du plan logistique transports/fret aller-retour?		
2	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
3	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
4	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
5	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
6	<p>Je fais régulièrement des observations naturalistes dans le coussoul de Crau au nord de la base d'Istres . Des avions (type Airbus) peuvent décoller et immédiatement se poser pour des essais plusieurs fois par matinée en plus des avions de combat . Bien sûr il y a du bruit mais je sent distinctement des retombées (de carburants ?) lors de ces manoeuvres .</p> <p>Au Sud j'aperçois aussi le complexe de Fos . Dès que le vent se lève du Sud j'éternue et j'ai des picotements dans les yeux .</p>		
7	<p>Compte tenu d'une forte pollution atmosphérique sur nos territoires , Fos, Istres St Mitre, Martigues et que nous pouvons constater sur nos terrasses , chaises tables * dépôts de poussière noire * il faut impérativement :</p> <p>1) sanctionner encore davantage les entreprises émettrices,</p> <p>2) développer les transports en commun non polluants *train, navettes maritimes, tram...) entre nos villes et vers Marseille, Aix , Arles</p>		
8	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
9	Qu'en est il de l'amélioration de la performance des flottes de véhicules biégères et véhicules utilitaires légers		
10	Est il possible d'agrandir les parkings de covoiturage de l'A51 et l'A7		
11	Quid de des émissions liées à la circulation dans les tunnels urbains		
12	Observation provenant du registre AIX en PROVENCE 28/9/2021		
13	ou e est on du report modal mis en place dans les villes situées en périphérie de Marseille?		
14	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
15	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
16	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
17	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances

18	<p>1/ Je ne vois rien concernant le nouvel aéroport d'Aix les Milles, or le dossier des nuisances est important et toujours en cours.</p> <p>2/ Je regrette et critique, dans un tel Plan, l'imprécision de certains points liée notamment à l'emploi de verbes qui n'engagent pas, tels que "développer" ( quand? comment? ) ou "améliorer" ( quand ? comment? ) -Actions 12, 13, 14)</p> <p>3/ je trouve que la part consacrée à la voiture est importante au regard de celle concernant les TC . Or le PDU veut diminuer l'utilisation de la voiture, cela ne me semble pas cohérent.</p> <p>4/ la part TC est vraiment pauvre, mettre au moins une référence au PDU ne serait pas inutile</p> <p>5/ enfin, je serais favorable à évoquer au moins les plans du type "ville à 30" avec deux avantages; réduire la vitesse et augmenter la sécurité, décourager aussi pour inciter à se tourner vers les TC.</p> <p>Daniel Roux Egulles</p>		
19	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
20	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
21	<p>amélioration réelle de la qualité de l'air pour la santé des habitants; et pour cela :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se fixer des objectifs sur la pollution de fond, ne pas se contenter des épisodes dépassant les seuils limites</li> <li>- prendre en compte l'effet cocktail des polluants,</li> <li>- trouver les moyens de travailler sur les PM<sub>10</sub>,1 qui inquiètent les chercheurs, mais aussi les benzène, les HAP, les métaux lourds</li> <li>- donner des objectifs pour l'O<sub>3</sub></li> <li>- mettre en place une animation du PPA beaucoup plus resserrée afin qu'il soit réellement mis en œuvre, contrairement aux documents précédents</li> </ul> <p>Signature : FUYEAU DEMAIN - Les conseillers municipaux minoritaires de Fuyeau</p>		
22	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
23	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
24	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
25	<p>En tant qu'habitant de la commune de Fuyeau, je vous donne des pistes et solutions relativement simples à mettre en place.</p> <p>Je réhabiliterais le ferroviaire (en particulier la ligne Gardanne/Camoules qui passe par la Zone industrielle de Rousset/Peynier/Fuyeau)</p> <p>J'augmenterais le trafic des trains de marchandise.</p> <p>Je réduirais ainsi le nombre de camions polluants</p> <p>Je mettrais en circulation des bus de moindre contenance (par exemple une trentaine de places) avec des rotations plus importantes.</p> <p>Je créerais plus d'arrêt de bus (exemple sur la RD6 à Rives Hautes Fuyeau pour la L64)</p> <p>Ce sont des idées qui me reviennent au quotidien, quand je vois le trafic incessant d'énormes camions qui polluent l'atmosphère, de véhicule où il n'y a qu'une seule personne et de bus presque vides.</p> <p>Cordialement</p>		
26	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
27	<p>Action 11 : Définir les opportunités d'abaissement des vitesses sur autoroutes.</p> <p>S'il n'y a pas un contrôle associé, cette mesure reste très aléatoire.</p> <p>Même remarque sur la L2.</p> <p>Action 14 : Développer les infrastructures essentielles à l'utilisation des transports en commun.</p> <p>Notamment en créant des parking avec une capacité suffisante et à un tarif attractif.</p>		

28	Habitante de Ceyreste, nous avons l'autoroute qui dénature l'environnement et qui est une nuisance sonore et une source de pollution. La réduction de la vitesse est nécessaire, mais elle doit être associée à la mise en place de radar tronçon (seul outil efficace pour faire respecter la vitesse sur une grande distance sinon c'est du stop and go ce qui est encore pire pour la consommation des véhicules et donc l'émission de CO2 et autres gaz nocifs		
29	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
30	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
31	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
32	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
33	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
34	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
35	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
36	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
37	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
38	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
39	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
40	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
41	constater régulièrement que le taux de particules fines et de dioxyde d'azote sont trop élevés alors que nous habitons Mourepiane, probablement liés aux bateaux de croisière amarrés devant notre lieu d'habitation, constatons ces nombreux avions qui passent encore au-dessus de nos maisons sans suivre la voie préconisée, entendre sans arrêt parler d'écologie et voir que les décisions prises semblent faire fi de nos quartiers, et surtout constater avec toujours plus de tristesse que les personnes sont malades (hématochrose et surtout cancers) et en meurent. On souhaiterait un plan qui prenne en compte de manière efficace tous nos quartiers mis à mal par tant de pollution de tous ordres.		
42	Habitant le quartier du Panier, nous sommes obligés de fermer nos fenêtres tellement la pollution des ferries est insupportable. CA PUE, CA IRRITE, ET NOUS SAVONS TOUS D'OU VIENDRONT NOS FUTURS CANCERS. Nous demander notre avis c'est un peu se foudre de notre gueule... Vous savez exactement ce qu'il faut faire... ALORS FAITE LE !!!!		
43	Avis défavorable de ma part Je rejoins l'argumentaire développé par l'association Cap au nord.		
44	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
45	plusieurs kms sur les communes de Bouc-bel-Air, Cabriès Calas, Simiane, Septèmes... Je demande d'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air Je demande d'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air).		

46	<p>L'école maternelle de Virginie Dedieu est juste à côté de l'usine. Très régulièrement, je peux sentir la pollution dans l'air quand je viens chercher mon fils à l'école et c'est encore plus fort selon le sens du vent. Quand je pense qu'il passe la journée là-bas, dans la cour de récré, cela me désole.</p> <p>Parfois, je suis obligée de fermer les fenêtres de chez moi (quartier la Salle vers les chevaux) car l'odeur est désagréable et suspecte pour notre santé. C'est une pollution qui me fera quitter la région un jour prochain certainement.</p> <p>Aussi je demande l'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air.</p> <p>Je demande également l'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air).</p> <p>Merci pour votre compréhension,</p> <p>Une habitante de Bouc-Bel-Air</p>		
47	<p>Bonjour,</p> <p>Les nuisances olfactives des fumées de Lafarge Holcim de Bouc-Bel-Air sont insupportables et extrêmement irritantes pour les personnes qui habitent à proximité et même à plusieurs kms sur les communes de Bouc-bel-Air, Cabriès Calas, Simiane, Septèmes....</p> <p>Je demande d'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine située sur la commune de Bouc Bel Air</p> <p>Je demande également l'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air).</p>		
48	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances
49	<p>Le PPA 13, tel que présenté en ligne à la date du 16 octobre 2021, repose sur des préconisations de l'OMS obsolètes.</p> <p>Les défis présentés sont loin des objectifs garantissant la qualité d'un air sans dangers pour les populations des Bouches du Rhône. Ce PPA 13 doit être réécrit en l'ajustant aux nouvelles préconisations de l'OMS s'appliquant à partir du 1er janvier 2021.</p> <p>Par ailleurs, un ensemble de populations, habitant à proximité du littoral portuaire marseillais, demeure de fait exclus d'une amélioration de la qualité de l'air respiré pour trois raisons au moins :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'électrification des formes de réparation navale, particulièrement celles numérotées 8, 9 et 10 n'est pas prise en compte en ce PPA 13, semble-t-il par l'attente d'une réponse du GPPM.</li> <li>2. L'objectif principal retenu est en totale contradiction avec le rapport publié par l'association ATMOSUD</li> <li>3. La présentation de l'amélioration de la qualité de l'air laisse ce littoral marseillais surexposé à des pollutions aériennes intolérables</li> </ol>		
50	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances



51	<p>Madame monsieurs, Je sus un habitant de Septemes les vallons depuis 62 ans dans un quartier qui ait a côtés de bouc-bel-air, je signal en quatre an les odeurs irrespirable de Lafarge a Bouc Bel Air. Les voisin aussi se plaines et nous ne recevont plus nos petit enfants de peur de les intoxiqué. Ma femme ne peux plus cultivé notre jardin on voie souvent de la sende sur notre terrasse et notre mobilier de jardin. On croie que ses dangereux pour la santé. Le maire l'es informer plusieurs fois mais il dit a un ami qu'il peux rien y faire. On m'a dis d'écrire à Madame vasal et a monsieur maillé. S'est ma fille qui m'a aider sur se sites. Merci à madame monsieur de faire une actions pour nous aider</p>		
52	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête, Vous trouverez en PJ un article concernant les pollutions de l'usine Lafarge située sur la Commune de Bouc Bel Air. Je demande l'installation d'une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de l'usine Lafarge de Bouc Bel Air ainsi que l'abrogation des dérogations aux valeurs limites d'émission accordée à cette usine au plus vite. Votre PPA devrait prendre en considération et limiter l'ensemble des polluants émis par cette cimenterie, qui devrait être mesurés en continu par une station fixe de contrôle de la qualité de l'air.</p>		
53	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
54	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
55	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
56	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
57	<p>Le PPA 13, tel que présenté en ligne à la date du 16 octobre 2021, repose sur des préconisations de l'OMS obsolètes. Rappelons que ces dernières ont été modifiées et applicables dès le 1er janvier 2021. Les défis présentés sont ainsi loin des objectifs garantissant la qualité d'un air sans dangers pour les populations des Bouches du Rhône. Ce PPA 13 doit donc être réécrit en l'ajustant aux nouvelles préconisations de l'OMS s'appliquant à partir du 1er janvier 2021. Par ailleurs, on notera qu'un ensemble de populations, habitant à proximité du littoral portuaire marseillais, demeure de fait exclus d'une amélioration de la qualité de l'air respiré pour trois raisons au moins : 1. L'électrification des formes de réparation navale, particulièrement celles numérotées 8, 9 et 10 n'est pas prise en compte en ce PPA 13, semble-t-il par l'attente d'une réponse du GPPM. 2. L'image (page 5 du résumé non technique) exposant l'objectif principal retenu est en totale contradiction avec le rapport publié par l'association ATMOSUD. De plus, la présentation de l'amélioration de la qualité de l'air publiée laisse ce littoral marseillais surexposé à des pollutions aériennes intolérables.</p>		
58	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
59	<p>Habitant la commune de Simiane Collongue très proche à vol d'oiseau de l'usine Holcim de Bouc Bel Air, je m'inquiète sur la qualité de l'air dans mon entourage du fait des émissions de cette usine. Je demande par conséquent l'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim située sur la commune de Bouc Bel Air, et l'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air)</p>		
60	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances

61	<p>Messieurs les commissaires enquêteurs,</p> <p>Les 100 plus gros navires qui sillonnent les mers et les océans polluent autant l'atmosphère que toutes les autres causes mondiales réunies.</p> <p>La France avec la COP21 s'est voulue exemplaire, mais n'a pas tenu ni ses promesses, ni ses accords internationaux. La justice de notre pays l'a dernièrement condamnée à ce sujet.</p> <p>Marseille et les Bouches-du-Rhône subissent cette agression. Les ports du nord de l'Europe ont adopté des mesures sur la qualité des flous moins polluants utilisés par ces bateaux pour les autoriser à aborder leurs ports. C'est un mieux même si ce n'est pas suffisant.</p> <p>Cette inégalité, cette discrimination dans les risques encourus par nos populations est inacceptable. A Marseille 2500 personnes meurent chaque année à cause de la pollution atmosphérique. Des mesures doivent être prises au niveau européen pour tous les ports pour ne pas fausser la concurrence aussi bien à quai, qu'en mer (le réchauffement climatique ne s'arrête pas à la digue). Il existe des moyens, d'autres peuvent innover (hydrogène, scubers, traitements chimiques des gaz rejetés, rejet zéro par compression des gaz traités ensuite à terre).</p> <p>L'utilisation souvent avancée, d'utiliser le gaz à la place du fioul n'est probablement pas la bonne solution, car si le co2 diminue le méthane beaucoup plus polluant augmente. Il ne faut plus tarder car la modification de la flotte demande du temps.</p>		
62	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
63	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
64	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
65	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
66	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
67	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</li> <li>- Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</li> <li>- Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</li> </ul>		
68	<p>Les gênes occasionnées n'ont pour l'instant pas vraiment diminué et il est à mon avis impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</p> <p>Il est par ailleurs impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire.</p> <p>Il est enfin impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité.</p>		
69	L'air est irrespirable, nos enfants ont des problèmes allergique depuis peu. Cet été c'était insupportable, nous n'avons pas pu profiter de notre extérieur.		
70	<p>Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</p> <p>Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p> <p>Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</p>		

71	<p>L'air est irrespirable et il est inadmissible de laisser la population subir une telle pollution. Jusqu'à quand les profits vont-ils l'emporter sur la santé des habitants de ces secteurs???</p> <p>Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire "</p> <p>Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p> <p>Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</p>		
72	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
73	l'usine Lafarge doit avoir des contrôles permanents et indépendants de la qualité de l'air aux abords du site. Nous serions contents et moins soucieux de nous savoir protéger rapidement en cas de contamination s'il air pure venez à nous être enlevé par accident ou malveillance.		
74	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
75	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
76	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations suivantes :</p> <p>Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel de Lafarge, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire "</p> <p>Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p> <p>Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</p>		
77	<p>Monsieur le Préfet ,</p> <p>Veuillez prendre en compte les demandes des Boucaines et Boucains pour contrôler les émissions polluantes de l'usine Lafarge en vue d'améliorer la qualité de l'air que nous respirons. C'est une question de santé publique pour tous et particulièrement les enfants.</p> <p>Merci de votre compréhension.</p> <p>Salutations distinguées.</p>		
78	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances

79	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations suivantes :</p> <p>Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air.</p> <p>Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</p> <p>Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p> <p>En vous priant d'agréer l'expression de ma considération distinguée.</p> <p>Jean Rimbaud</p>		
80	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations suivantes :</p> <p>Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air.</p> <p>Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</p> <p>Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p> <p>En vous priant d'agréer l'expression de ma considération distinguée.</p> <p>Sophie Rimbaud</p>		
81	<p>Contribution de la Fédération des Ciq du 16 arrondissement de Marseille</p> <p>Ciq Hauts de L'Estaque Ciq Estaque Riaux Ciq Estaque Plage Ciq Estaque le Marinier Ciq Estaque Gare Ciq St Henri Ciq St André</p> <p>Pour la Fédération la Présidente Marie Blanche Chamoulaud siège 146 montée pichou 13016 Mmarseille mail: fedeciqmarseille16@gmail.com</p>		
82	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
83	<p>- Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air.</p> <p>- Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</p> <p>- Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</p>		
84	Régulièrement nous pouvons sentir des odeurs nauséabondes... ce qui nous laisse juste entrevoir ce que nos poulmons respirent...		

<p>85</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est impératif étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</li> <li>- Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</li> <li>- Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</li> </ul>		
<p>86</p> <p>Bonjour, Résidant à Simiane-Colongue depuis plusieurs années, je constate régulièrement les fumées noires s'échappant de la cheminée de la cimenterie Lafarge située à quelques kilomètres, associées à une forte odeur de plastique ou de caoutchouc brûlés, et m'interroge quant aux combustibles utilisés et à leur impact sur l'environnement et la santé de la population.</p> <p>Bien à vous</p>		
<p>87</p> <p>Inadmissible de donner des dérogations à ce genre de site et sur ce type de polluants ! Tavaillant à côté, je subis ces nuisances dès que le vent rabat les fumées sur notre société.</p>		
<p>88</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est impératif étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</li> <li>• Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</li> <li>• Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</li> </ul>		
<p>89</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est impératif étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</li> <li>• Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire *</li> <li>• Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité</li> </ul>		
<p>90</p> <p>Cf chapitre correspondances</p>	<p>Cf chapitre correspondances</p>	<p>Cf chapitre correspondances</p>
<p>91</p> <p>Résidents de bouc. Bel air nous sommes impactés par les nuisances olfactives dégagées par l'usine Lafarge quotidiennement et à différents endroits. Nous sommes gênés et inquiets car ces odeurs nous poursuivent aux parcs, sites sportifs, résidence principale. Nous sommes obligés dans certains cas de mettre à l'abri les enfants.</p> <p>Nous venons de découvrir une maladie auto immune à l'une de nos filles, nous souhaitons qu'elle puisse avoir un environnement qui ne dégradera pas son état.</p> <p>Nous demandons l'extension du protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine. Nous demandons l'installation d'une station fixe aux abords de l'usine. Nous demandons l'abrogation des dérogations accordées aux valeurs limites d'émissions réglementaires en dioxyde de soufre.</p>		

92	<p>Bonjour, j'ai hésité à écrire, j'ai pensé que laisser un blanc aurait plus d'intérêt. .... ???</p> <p>Pourtant je dis que les décideurs connaissent parfaitement - ils sont souvent les premiers à être renseignés - la situation dramatique de notre AIR local quand ça n'est pas l'état de nos terres. La sempiternelle faiblesse de nos témoignages citoyens n'a jamais rien changé au constat accablant d'une région qui a toujours négligé les pratiques industrielles déléatoires, ainsi que l'augmentation d'un trafic routier pour lequel aucune solution sérieuse n'a jamais été voulue ni courageusement envisagée.</p> <p>Que dire? qui n'est pas encore connu, que j'ai de l'asthme depuis longtemps, que le nez et mes yeux me grattent terriblement toute l'année sur le "bon dos" de l'aïerje - je vis dans le village depuis plus de 40 ans- que quand 3/4 enfants en France urbaine souffrent de la pollution ici c'est probablement 4/4. Que la pollution est invisible mais que la mousse blanche qui sent le soufre et que j'efface d'un coup de tuyau d'eau met à jour la pollution intense que nous subissons dans le village ?...</p> <p>Que dire enfin quand les projets de reprises industrielles du bassin minier de Gardanne (que ce soit l'usine d'alumine ou la centrale thermique ou la polluante usine de ciments Lafarge) répondent au désir de maintien ou de développement de l'industrie en France sans que les nouvelles façons de contenir leurs effets néfastes ne soient vraiment imposés aux Industriels ? - Ceci au détriment de la population qui subit... Rien car nous n'avons aucune courroie de transmission inspirée, aucun porte-voix influent pour défendre nos intérêts sanitaires.</p> <p>Je pense malheureusement que nous sommes, paradoxalement à ce geste "d'enquête publique", toujours invités à subir silencieusement cette vie toxique, une fois cette page refermée. Aucun espoir de changement.</p> <p>Cordialement</p>		
93	Avis commune de Simiane - Colongue Voir pièce jointe		
94	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
95	<p>Très mauvaise qualité de l'air à l'Estaque où j'habite, il y a des bateaux de croisière, et des bateaux en réparation, avec du personnel dessus, et donc groupe électrogène pour chauffage, lumière, etc...on voit la fumée, on entend le bruit.</p> <p>Et des capteurs mesurent la pollution, bien supérieure aux normes fixées par l'OMS.</p> <p>D'autre part pollution de l'air et pollution sonore des avions qui passent toujours au-dessus des maisons</p>		
96	<p>Très mauvaise qualité de l'air à l'Estaque où j'habite, il y a des bateaux de croisière, et des bateaux en réparation, avec du personnel dessus, et donc groupe électrogène pour chauffage, lumière, etc...on voit la fumée, on entend le bruit.</p> <p>Et des capteurs mesurent la pollution, bien supérieure aux normes fixées par l'OMS.</p> <p>D'autre part pollution de l'air et pollution sonore des avions qui passent toujours au-dessus des maisons</p>		
97	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
98	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite au Verger à Cabries et les odeurs et fumées de cette usine m'inquiète pour ma famille et en particulier ma fille de 5 ans mais aussi pour les produits qui poussent dans mon potager et qui se nourrissent uniquement de la terre qui est exposée depuis de nombreuses années à ces émissions non contrôlées.</p> <p>Comment savoir si ma terre n'est pas contaminée depuis le temps?</p> <p>Merci de votre attention</p>		
99	Avis très défavorable, pas besoin de pollution aérienne supplémentaire, ni de bruit supplémentaire, oui à une décroissance raisonnée pour le bien-être de notre terre et de ses habitants		

100	<p>"Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations de bon sens suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air</li> <li>- installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire</li> <li>- abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité.</li> </ul>		
101	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
102	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
103	<p>Bonjour,</p> <p>Veillez trouver ci-jointe la contribution de l'association "Vivre à Gémenos" à l'enquête publique sur le PPA13 Cordialement le Bureau de VaG</p>		
104	<p>"Monsieur,</p> <p>je vous fais part de mes observations suivantes concernant le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire"</li> <li>- Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité. Il en va de la santé publique. J'y suis particulièrement attaché car directement exposé à ces nuisances de manière quasi quotidienne.</li> <li>- Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Malle sur la commune de Bouc Bel Air.</li> </ul>		
105	<p>Bonjour,</p> <p>Veillez trouver ci-jointe la contribution de l'association "Vivre à Gémenos" à l'enquête publique sur le PPA13 Cordialement le Bureau de VaG</p>		
106	<p>Je suis résident à Bouc-Bel-Air (quartier La malle, proche usine ciment Lafarge) depuis plusieurs années et j'ai constaté une forte dégradation de la qualité de l'air depuis 3 ou 4 ans. Cette dégradation est clairement le fait du cimentier Lafarge. J'espère que vous mettez tout en œuvre pour améliorer la qualité de l'air (installation d'une station de contrôle de la qualité de l'air à proximité de l'usine, contrôle des installations, mise en conformité avec norme européenne, ...).</p>		
107	<p>La qualité de l'air est un élément essentiel de santé publique et devrait être une priorité incontournable de toute décision politique. Les données utilisées sont obsolètes, les bateaux crachent des fumées noires sous les fenêtres des habitants, il faut agir au plus vite et limiter les bateaux de croisière</p>		

108	<p>Contribution de l'association "Vivre à Gémenos" à l'enquête publique sur le PPA13</p> <p>Bonjour          Veuillez trouver ci-jointe notre contribution          Cordialement          Le bureau de Vivre à Gémenos          -          www.vivreagemenos.fr</p>		
109	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
110	<p>protection atmosphère</p> <p>Bonjour,</p> <p>Voici les mesures que je souhaite, pour la sauvegarde de l'atmosphère et pour lutter contre la pollution des activités de l'usine LAFARGE de Bouc Bel Air.</p> <p>1. Demande d'installation d'une station de contrôle fixe de la qualité de l'air aux abords de l'usine Holcim (ex Lafarge) située sur la commune de Bouc Bel Air.          2. Demande d'abrogation des dispositions de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 portant dérogation aux valeurs limites d'émissions associées aux MTD (Cf. chapitre 2.1 de l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions particulières à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air).</p> <p>Cordialement ;</p> <p>Envoyé à partir de Courrier pour Windows</p>		
111	Cf contribution n°110		
112	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
113	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances	Cf chapitre correspondances
114	<p>Les émanations olfactives et sonores de l'usine Lafarge de la Maille à Bouc-Bel-Air sont tout simplement intolérables, nous empêchant, littéralement, de mener une vie normale!          Ça ne peut plus durer, surtout dans le contexte actuel où la prise de conscience écologique est de plus en plus importante pour l'avenir de nos enfants, de notre planète.</p>		
115	<p>Habitant le domaine de Sousquières à Bouc Bel Air depuis 9 ans mais fréquentant le site depuis 60 ans, je n'ai jamais senti des odeurs telles que celles qui nous parviennent ces dernières années en provenance de l'usine Lafarge de La Maille. Certains jours, elles arrivent à pénétrer à l'intérieur de notre habitation. Elles traduisent très probablement la présence d'éléments nocifs pour ma santé, celle de ma famille et de nos invités de passage. Je demande que des mesures soient faites régulièrement et en toute transparence pour établir la nature des rejets et les quantifier. J'attends qu'elles conduisent l'entreprise à prendre dans les meilleurs délais sous la conduite des pouvoirs publics, toutes les mesures nécessaires à l'arrêt de ces émissions et de leurs nuisances. Comme toutes les personnes fréquentant les alentours de l'usine, nous aspirons à un retrouver un air sain et sans odeur pour nous permettre d'évoluer sereinement dans notre environnement.</p>		
116	On a parfois de très forte odeur de soufre		





122	La qualité de l'air sur le Domaine de Sousquieres n'a fait qu'empirer ces trois dernières années pour devenir irrespirable depuis le printemps de cette année. Le declarations d'intention de Lafarge, Atmosud et la DREAL n'ont été suivies d'aucun effet, et cela ne fait qu'empirer.		
123	Cf. contribution n°102		

117	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête.</p> <p>Le projet de révision du plan de prévention de l'atmosphère des Bouches du Rhône appelle de ma part les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est impératif d'étendre le protocole du plan de prévention de l'atmosphère à l'ensemble des polluants générés par l'usine Lafarge de Bouc Bel Air précisés dans l'arrêté préfectoral du 15 mars 2018 imposant des prescriptions complémentaires à la société Lafarge pour son usine de la Maille sur la commune de Bouc Bel Air.</li> <li>- Il est impératif d'installer une station fixe de contrôle de la qualité de l'air aux abords de ce site industriel, en l'absence de laquelle le protocole prévu au plan de prévention de la qualité de l'air des Bouches du Rhône sera inopérant sur notre territoire.</li> <li>- Il est impératif d'abroger la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires en particulier en matière de dioxyde de soufre accordée par l'arrêté préfectoral précité.</li> </ul>		
118	<p>Bonjour, nous avons emménagé dans le 16e arrondissement depuis bientôt 3 ans et nous avons constaté une dégradation de l'air que nous respirons. A Saint André, depuis le confinement les navires ne quittent plus le front de mer (que nous pouvions voir en 2018). De plus, ils font tourner leurs moteurs en permanence de 2h00 du matin à 6h00, occasionnant non seulement des émanations de carburant lourd, mais une nuisance sonore épouvantable. Nous avons constaté de fortes odeurs de fuels au matin et ce depuis 2 ans maintenant. Notre santé en est impactée et nous vous demandons à avoir le même traitement que les citoyens du centre-ville dont nous venons. De plus nous avons souhaité porter plainte pour mise en danger de la santé, le commissariat a refusé d'enregistrer notre plainte. (je n'ai jamais vu ça nulle part)</p> <p>Le dispositif DIAMS nous répète que les capteurs de mesure de l'air (payé par l'UE pour être mis à disposition des citoyens qui en font la demande) sont en rupture de stock.</p> <p>En plus de ces nuisances très impactantes, nous avons les nuisances sonores du BAOU (un festival qui dure 4 mois, à raison de 6 jours par semaine de 19h à 2h00 du matin)-le relié étant pris par les navires et leurs émanations. Citoyens comme les autres, nous vous demandons une égalité de traitement en électrifiant les quais au plus tôt pour notre santé, en mettant en place des moyens de transports pour le 16e arrondissement. Bien cordialement</p>		
119	Cf. contribution n°118		
120	<p>de Berre, ou du port de Marseille, est une bonne chose. J'attire votre attention sur le fait qu'il convient également de ne pas négliger pour autant les nuisances dues aux industriels polluant plus discrètement certaines zones. Fibre Excellence Provence (ex-Fibre Excellence Tarascon), repris par le même industriel qui s'est arrangé depuis dix ans pour repousser indéfiniment ses obligations de respect des normes en la matière, polluée quand même, selon les vents, un bassin de population de près de 100 000 habitants (essentiellement Tarascon, Arles, Fontvieille, plus Beaucaire dans le Gard), ce qui n'est pas négligeable. Son récent rachat, doublé d'un moratoire environnemental (mentionné comme accordé dans les attendus du jugement de Toulouse du 22 juillet) dont aucune donnée n'a filtré, n'est pas pour rassurer les riverains, d'autant que les nuisances olfactives se sont accrues depuis. Depuis cinquante ans, on nous a raconté que celles-ci étaient gênantes mais sans danger ; nous savons à présent qu'il n'en est rien.</p> <p>Le PPA prévoira-t-il un dispositif efficace (en sus des autocontrôles de l'industriel) pour mesurer ses émissions ? Des capteurs sont-ils prévus pour ce faire ? Quid du H2S et du SO2, pour lesquels aucun chiffre n'est disponible ? Il serait bon que l'Etat ne continue pas à couvrir, que dis-je à subventionner comme cela a été récemment le cas, ce type d'industrie polluante, en complète contradiction avec les objectifs affichés par le PPA. Comment peut-on concilier un PPA et un énième moratoire accordé à FEP ? Ce moratoire, s'il existe, doit impérativement être dénoncé afin que le PPA puisse atteindre ses objectifs.</p> <p>Je me range volontiers derrière l'avis de l'Agence de l'environnement du ministère de la transition écologique, qui pointe le manque d'ambition du PPA, qui lui semble dicté à l'excès par le désir de servir de bouclier dans le contentieux avec l'Union européenne, qui, elle, maintient ses objectifs en matière environnementale. Je demande donc que ce PPA soit revu dans le sens d'une plus grande ambition de protection de la santé des habitants des Bouches-du-Rhône.</p> <p>L'usine Seide, qui jouxte Fibre Excellence, est également à suivre, ses émissions malodorantes apparemment dues à un compost mal maîtrisé, comprenant des déchets suspects, mal entreposé, nuisant également gravement à la qualité de l'air dans le quartier Marty de Tarascon, densément peuplé, et jusqu'à Beaucaire par vent de sud.</p>		
121	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances	Cf.chapitre correspondances

## **CHAPITRE III-. LES AVIS**

Dans ce chapitre seront insérés les différents AVIS. D'une part, les avis joints au dossier proprement dit et d'autre part, les différents reçus durant l'Enquête publique.

### **III-1. AVIS Ae SUR EVALUATION DU PPA 13 PAR ATMOSUD**

#### **Synthèse**

#### **1-. SUR LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DES BOUCHES DU RHÔNE :**

-Le PPA 13 concerne un département comportant la deuxième ville de France et le premier port français ainsi que de nombreuses activités industrielles et infrastructures de transport.

-Le PPA 13 se focalise sur le dioxyde d'azote et les particules fines, Ce plan doit permettre, dès 2025, d'atteindre un objectif de « *zéro habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air* » et ambitionne de se rapprocher rapidement des objectifs de qualité de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

-Le PPA vise, avant tout, la résolution du contentieux entre la France et la Commission européenne sur la pollution par le dioxyde d'azote et à lever une astreinte financière du Conseil d'État,

-Le PPA 13 omet de prendre en compte, à leur juste niveau, d'autres questions importantes comme la pollution par l'ozone et la santé des habitants des zones les plus affectées par la pollution.

#### **2-. SUR LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PPA 13 :**

- La pollution de l'air par les oxydes d'azote, les particules fines et ultrafines, les composés organiques volatils, l'ammoniac et l'ozone ;
- La santé des habitants des Bouches-du-Rhône exposés à la pollution de l'atmosphère et à celle de l'air intérieur, qui provoquent des maladies et des morts prématurées et accroissent les inégalités écologiques ;
- La biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes exposés à la pollution aux oxydes d'azote et à l'ozone.

**L'Ae recommande principalement :**

- D'expliciter, le cas échéant, les alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes, et les raisons de leur abandon ;
- De compléter l'évaluation environnementale par une modélisation de l'évolution des concentrations d'ozone, une évaluation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Marseille proches des bassins Est du port, une évaluation des impacts éco toxicologiques et physiques sur les écosystèmes, notamment les sites Natura 2000 et de prendre le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées ;
- D'inscrire au PPA la réduction de la pollution par l'ozone comme une priorité et de renforcer à cet effet la réduction des émissions industrielles, en visant le respect des valeurs limites réglementaires et des objectifs de qualité en termes de pollution par l'ozone ;
- De vérifier que les mesures prises permettent de diminuer significativement le niveau de pollution des espaces habités proches de la zone industrialo-portuaire de Fos-Sur-Mer et de l'Étang de Berre, et le cas échéant de les corriger ;
- De compléter le PPA par des mesures visant à s'assurer d'une réduction significative des risques sanitaires et des inégalités écologiques sur les parties du territoire où une évaluation localisée aura permis d'objectiver ces risques ;
- De compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure et l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels, puis de mettre en place si nécessaire les mesures qui permettent de garantir dans les plus brefs délais le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité.

### **3-. CONCLUSIONS DE L'AVIS DE L'Ae SUR LE PPA 13**

Le PPA 13 présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution, à proximité des zones industrielles et portuaires.

Le PPA 13 ne prend pas en compte la pollution par l'ozone ce qui est incompréhensible alors qu'il s'agit d'un territoire particulièrement exposé à ce gaz toxique et que les émissions de ses précurseurs resteront significatives.

Le PPA ne s'intéresse pas à l'air intérieur et aux inégalités écologiques et ne traite pas non plus la protection des écosystèmes contre les effets de la pollution de l'air.

Le PPA 13 est conçu comme un palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours et non comme un instrument de prévention des graves effets sanitaires et écologiques de la pollution de l'air,

Le PPA 13 prend insuffisamment en compte la santé des habitants des Bouches-du-Rhône et n'anticipe pas non plus les contentieux potentiellement à venir sur l'ozone.

## III-2. AVIS SUR MEMOIRE ACNUSSA

### III-2-2. AVIS SUR MEMOIRE ACNUSSA\*



## AVIS DU COLLEGE

**Séance du 12 avril 2021**

**N° 2021 / 9**

**Objet :** Avis de l’Autorité sur le projet de révision du plan de protection de l’atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône

***Conformément à l’article L6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l’atmosphère des Bouches-du-Rhône a été soumis pour avis à l’ACNUSA, qui l’a examiné en session plénière du 12 avril 2021.***

Les compétences de l’Autorité de contrôle en matière de qualité de l’air concernent toutes les activités aéroportuaires. L’Autorité apprécie que la situation du territoire aéroportuaire ait été prise en compte dans le cadre du PPA des Bouches-du-Rhône et que quatre actions réparties en 3 défis soient envisagées pour une réduction efficace des émissions atmosphériques du secteur aérien, même si celles-ci ne représentent qu’une part modeste des émissions sur cette partie du département. L’Autorité apprécie également l’effort de communication dont rend compte le projet de plan de protection de l’atmosphère permettant ainsi une meilleure compréhension et sensibilisation du public.

S’agissant du défi 4 - « Réduire les émissions au sol », l’action 6 vise la mise en place d’un arrêté de restriction de l’usage du moteur auxiliaire de puissance (APU) lorsqu’un aéronef est en escale. Cette action est totalement pertinente dans la mesure où il existe des moyens de substitution permettant de fournir l’électricité et de l’air chaud ou froid. Toutefois, les temps maximaux d’utilisation

envisagés ne sont pas mentionnés. Ils devront être suffisamment courts pour que l'action participe effectivement à la réduction des émissions des aéronefs. Si l'aéroport de Marseille-Provence est équipé pour alimenter les aéronefs en électricité, il reste à prévoir les moyens mobiles à la fourniture d'air chaud ou froid pour permettre d'éviter l'usage des APU lorsque les aéronefs ont besoin de chauffage ou de climatisation. Des aides au financement de ces équipements pourraient utilement être apportées à la société aéroportuaire ou aux assistants d'escale.

Pour satisfaire à ce même défi, l'Autorité de contrôle recommande d'inscrire dans le plan des actions relatives à la réduction des émissions des véhicules et engins de piste. Il importe en effet d'accélérer le renouvellement des flottes de véhicules et engins captifs sur la plateforme.

S'agissant du défi 5 - « Réduire les émissions liées à l'exploitation du bâti », l'action vise à améliorer la performance énergétique de la centrale de production chaud/froid. L'Autorité encourage toutes les actions visant à réduire les émissions du chauffage et de la climatisation des bâtiments situés dans le périmètre de la concession aéroportuaire.

S'agissant du défi 6 – « Réduire les émissions liées à la desserte de l'aéroport », l'Autorité souligne l'intérêt des actions qui visent à réduire les émissions du trafic routier sur et autour de la plateforme. La desserte de l'aéroport par des services de transports collectifs et la réalisation de « voies vertes » permettront aux salariés et usagers de la plateforme de moins utiliser des véhicules individuels pour leurs déplacements de courte distance.

L'Autorité regrette néanmoins qu'aucune action ne vise les émissions des aéronefs hors phase de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée. Les émissions durant ce cycle représentent la source principale et majoritaire des émissions d'oxydes d'azote sur les aéroports. Une action envisageable pourrait être la modulation de la redevance aéroportuaire en fonction des émissions en oxydes d'azote des aéronefs voire l'interdiction des aéronefs plus polluants après étude des caractéristiques des flottes fréquentant la plateforme et concertation avec les compagnies aériennes concernées.

244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris • Tél. : 01 53 63 31 80 • [contact@acnusa.fr](mailto:contact@acnusa.fr) • <http://www.acnusa.fr>



**Le collège de l'Autorité donne donc un avis favorable au nouveau projet de plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône sous réserve que l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs soit suffisamment restrictif pour que l'action se révèle pertinente en termes de réduction des émissions.**



Le président

Gilles Leblanc

## **II-1. L'ETAT FRANÇAIS / LES INSTITUTIONNELS**

### **III-1. CODERST DES BOUCHES DU RHÔNE**

### **III-2. CODERST DU VAR**

### **III-3. CODERST DES BOUCHES DU RHÔNE**





**PROCÈS-VERBAL**

**Bureau des Installations et Travaux Réglementés Pour la Protection des Milieux  
Secrétariat du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires  
et Technologiques**

Affaire suivie par : M.CORONGIU  
Tél : 04.84.35.42.72

**CONSEIL DÉPARTEMENTAL de L'ENVIRONNEMENT  
et des RISQUES SANITAIRES et TECHNOLOGIQUES**

Réunion n°2021-3 du mercredi 3 mars 2021

**Dossier n°10: Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**

**Rapporteur** : M.Pierre-Loïc BERTAGNA - DREAL

M. BERTAGNA présente les enjeux et les objectifs (réduction dioxyde d'azote et particules fines) de la révision du PPA, qui a fait l'objet d'une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs avec des réunions et comités de pilotage à chaque étape avec le soutien, entre autres, d'Atmosud.

Il précise les objectifs recherchés et le déroulé envisagé de la procédure administrative (consultations, enquête publique) pour une approbation envisagée pour l'automne 2021.

M. ROBIN d'ATMOSUD salue le travail effectué, rappelle que les Bouches-du-Rhône ont progressé en la matière depuis 2010, mais que l'enjeu sanitaire, notamment lié aux particules fines, reste important.

M. ATICHIAN de FNE 13 demande pourquoi le défi 15, et non l'action 28, mentionne les torches pétrochimiques et non industrielles qui sont émettrices d'autres polluants, notamment des NOX.

M. BERTAGNA précise que l'action 28 vise effectivement à lutter contre les émissions de COV émises notamment par les sites pétrochimiques mais que d'autres actions visant le secteur industriel au sein du PPA visent les autres polluants / activités industrielles. C'est le cas notamment des actions 29 et 30 qui visent les particules fines, que ce soit au niveau de la sidérurgie ou des carrières, ou de l'action 31 qui vise un spectre plus large de polluants (NOx, SOx...), de manière multisectorielle, via la mise en œuvre de la directive sur les émissions industrielles (IED).

M. BERTOTHY précise, à titre d'exemple des actions en cours (défi n°16), qu'actuellement 25 carrières et 4 usines associées font l'objet de projets de prescriptions, en cours de contradictoire, pour encadrer plus strictement les envois de particules fines dans ce secteur d'activité.

M. SOLAGES demande pourquoi le CODERST est saisi avant l'enquête publique alors que d'habitude c'est l'inverse.

M. BERTOTHY rappelle qu'il s'agit d'un plan, et que dans ce cas précis, réglementairement le CODERST est saisi pour avis avant l'enquête conformément au code de l'environnement (Article R 222-21).

Au terme des échanges avec les membres et participants, Madame LAYBOURNE soumet ce projet d'arrêté au vote.

**AVIS FAVORABLE à L'UNANIMITÉ soit 15 voix**

### III-2. CODERST DU VAR



Direction de la coordination  
des politiques publiques  
et de l'appui territorial  
Bureau de l'environnement  
et du développement durable

#### CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RISQUES SANITAIRES ET TECHNOLOGIQUES

Séance du 14 avril 2021

<b>Territoire</b>	Département des Bouches-du-Rhône et commune de Saint-Zacharie (83)
<b>DOSSIER</b>	Projet de plan de protection de l'atmosphère révisé des Bouches-du-Rhône
<b>RAPPORTEUR</b>	DREAL
<b>PETITIONNAIRE</b>	Pas de pétitionnaire
<b>TEXTE</b>	Code de l'environnement

M. Pierre-Loïc BERTAGNA, chargé de mission à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, présente le dossier, un diaporama étant projeté en parallèle.

Le périmètre du PPA des Bouches-du-Rhône comprend une commune varoise : Saint-Zacharie, ce qui explique ce passage pour avis en CODERST du Var. Ce projet de révision a été examiné devant le CODERST des Bouches-du-Rhône le 3 mars 2021, qui a émis un avis favorable à l'unanimité.

M. BERTAGNA rappelle le contexte de contentieux européen et national en matière de qualité de l'air (dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote) dans lequel cette révision s'inscrit. Il souligne aussi l'intérêt médiatique et sociétal que suscite la question de la qualité de l'air identifiée maintenant par le public comme un sujet de santé publique d'importance.

La tendance est à l'amélioration au regard du nombre de personnes exposées à un dépassement de la valeur limite relative au dioxyde d'azote. Toutefois, des efforts sont encore nécessaires, d'une part, afin qu'il n'y ait plus de population exposée et, d'autre part, afin de réduire encore les émissions de particules fines et tendre vers les concentrations recommandées par l'OMS pour ces polluants.

Le périmètre comprend la quasi-totalité du département des Bouches-du-Rhône, excepté la partie nord correspondant à la communauté d'agglomération Terre de Provence. Il représente 2 millions d'habitants environ.

M. BERTAGNA souligne la variété des partenaires qui ont concouru avec l'État à l'élaboration de ce PPA révisé, notamment les collectivités, les partenaires économiques et les associations. Ces derniers portent la majorité des actions. Le PPA est ainsi le résultat d'un travail en collaboration et en co-construction. Il rappelle les différentes échéances et phases administratives. L'enquête publique est envisagée en septembre/octobre et l'approbation avant la fin de l'année.

En ce qui concerne sa structure, le plan est court et accessible. Il favorise la vulgarisation et la communication, ce qui évite les écueils du document antérieur, considéré comme peu approprié par les différents partenaires. Les fiches actions ont été conçues dans un souci opérationnel, en détaillant de manière précise leurs objectifs, calendrier et modalités techniques.

L'évaluation du PPA effectuée par AtmoSud permet l'identification des gains d'émissions action par action lorsque les données sont disponibles. Elle fait apparaître la réduction du volume d'émissions, traduite ensuite, grâce à la chaîne de modélisation d'AtmoSud en baisse des concentrations, et des populations exposées aux différentes valeurs seuils à l'horizon 2025. Les résultats chiffrés attendus démontrent l'accélération que les actions apportent aux évolutions tendanciennes en termes d'émission (50 % à 100 % de réduction des émissions en plus). Les réductions d'émissions en oxydes d'azote sont majoritairement issues des actions relatives au transport terrestre.

Les concentrations, objet final du plan, baissent quant à elles sur les secteurs les plus sensibles (centres urbains et les abords d'infrastructures routières), là où la qualité de l'air est actuellement la plus dégradée.

Par ailleurs, à l'horizon 2025, plus aucune population ne sera exposée à un dépassement de valeur limite réglementaire au dioxyde d'azote. Pour rappel, 160 000 et 30 000 habitants étaient respectivement concernés en 2010 et 2019.

La réduction des émissions de particules fines constitue également un enjeu de santé publique. Même si plus aucune population n'est exposée à un dépassement des valeurs limites réglementaires, encore près de 440 000 personnes sont exposées à un dépassement des valeurs recommandées par l'OMS. Le PPA a pour objectif d'accentuer les baisses en cours. Des actions dans les domaines de l'industrie et du résidentiel doivent encore être développées.

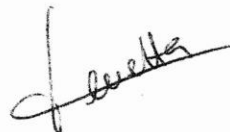
**M. BERTAGNA propose donc un avis favorable sur le projet de PPA révisé tel que figurant au dossier.**

#### **AVIS**

**Il est procédé à un appel de chacun des participants  
pour l'expression de son vote.**

**AVIS FAVORABLE à l'unanimité aux propositions du rapporteur**

La présidente de séance



Caroline BERRETTA

### III-3. CODERST VAUCLUSE



Direction départementale de la  
protection des populations

Services de l'État en Vaucluse- 84905 AVIGNON CEDEX 09  
Téléphone : 04 88 17 88 00  
[ddpp@vaucluse.gouv.fr](mailto:ddpp@vaucluse.gouv.fr)

#### **Procès-verbal de la séance du 15/04/2021 du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques**

Service prévention des risques  
techniques  
Affaire suivie par : Sabine DRIESCH  
[sabine.driesch@vaucluse.gouv.fr](mailto:sabine.driesch@vaucluse.gouv.fr)  
tél : 04 88 17 88 42

Procès verbal

**Objet** : procès-verbal de la séance du 15/04/2021 du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques

**1- Département des Bouches-du-Rhône**  
**Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**  
**Rapporteur : DREAL PACA**

Le rapport est présenté par Monsieur Pierre-Loïc BERTAGNA.

Le présent PPA concerne les Bouches-du-Rhône. Ceux des Alpes-Maritimes et du Var sont en cours de révision. Celui du Vaucluse est toujours actif.

Il rappelle que les PPA doivent être soumis aux CODERST compétents sur leur périmètre. Celui des Bouches-du-Rhône contenant une commune du Var et une du Vaucluse (Pertuis), il doit donc être soumis aux trois CODERST. Déjà validé par ceux des Bouches-du-Rhône et du Var, il est présenté à celui du Vaucluse ce jour.

Cette révision intervient dans un contexte particulier qui est celui d'un contentieux national et européen sur la qualité de l'air, notamment pour les agglomérations qui dépassent les valeurs limites sur le dioxyde d'azote, et d'un intérêt sociétal de plus en plus accru ; la pollution de l'air est la seconde cause de mortalité.

Sur le territoire des Bouches-du-Rhône, la tendance est à l'amélioration. Entre 2010 et 2019, la population exposée aux dépassements est passée de 160 000 personnes à 30 000. Les efforts restent cependant à poursuivre pour le dioxyde d'azote mais également les particules fines qui présentent des enjeux en matière de santé publique.

La présentation commencera par un déroulé de la démarche de révision, puis exposera le dossier de PPA, et finira par un point sur ses objectifs.

Le périmètre géographique de ce Plan comprend schématiquement le territoire du département des Bouches-du-Rhône (à l'exception de la communauté d'agglomération Terre de Provence), donc les trois intercommunalités, soit 107 communes pour deux millions d'habitants. La commune de Pertuis fait bien partie de ce plan car elle fait partie de la zone à risque de l'agglomération d'Aix-Marseille et de la MAMP.

Le périmètre des partenaires, qui ont co-construit ce plan aux côtés des services de l'État, comprend des

collectivités, des associations et des acteurs économiques, qui portent la majeure partie des actions via notamment leurs leviers de mobilité en termes de transport, bien que les PPA soient sous la responsabilité des préfets de département.

Au niveau du calendrier, deux ans de travail ont passé depuis le lancement officiel de la révision. L'année 2019 a été consacrée à des ateliers thématiques avec les parties prenantes pour faire ressortir des idées de terrain et les actions qui s'y déroulent. Fin 2019, une liste d'actions a été validée par le comité de pilotage de la révision du plan. Courant 2020, le travail s'est plus porté sur la précision des actions menées par les partenaires pour chiffrer finement en termes d'objectifs et de calendrier de réalisation dans le cadre de l'évaluation des effets de la cinquantaine d'actions (réduction des émissions, de baisse des concentrations et de la baisse de la population exposée à des dépassements des différentes valeurs seuils).

Le comité de pilotage a validé le projet de Plan le 24 novembre 2020.

Au premier semestre 2021, se déroule la phase des consultations formelles où le dossier est soumis pour avis aux différents CODERST, aux collectivités, à l'autorité environnementale et à l'ACNUSA.

Suite à cette consultation, vers septembre-octobre, une enquête publique se tiendra sur le projet de plan. L'objectif est de l'approuver avant la fin de l'année par un arrêté préfectoral.

Le dossier a été vulgarisé et synthétisé en une cinquantaine de pages afin que chacun puisse se l'approprier de la meilleure façon possible. Il met en valeur certaines actions emblématiques pour laisser la parole aux partenaires et propose un dispositif de suivi. Il est accompagné de trois documents : un catalogue des fiches actions qui recense la cinquantaine d'actions menées par les partenaires (spécifiant le porteur de l'action, ses partenaires, le calendrier, les objectifs chiffrés, les éléments de financement), un document réalisé par Atmosud qui a évalué finement action par action les effets en termes de réduction des émissions et enfin un rapport d'évaluation environnementale (application réglementaire associée au plan).

Habituellement, les objectifs chiffrés sont fixés a priori (par exemple, baisser de 30 % les émissions de dioxyde d'azote, de 25 % celles en particules fines), puis une réflexion est réalisée sur les actions à mener pour y arriver.

La démarche a ici été inversée. Une liste d'action concrète a été fixée avec les partenaires, soit déjà en œuvre ou prévues à court terme, puis détaillées au plus juste. Atmosud a ensuite procédé à une quantification de toutes les réductions d'émission et donné lieu à la définition d'un scénario PPA 2025, comparé avec un scénario tendanciel 2025 sans actions particulières. Le différentiel d'émissions a permis de voir l'effet PPA. Pour les trois polluants prioritaires (dioxyde d'azote, particules fines PM10 et PM2.5), Atmosud avec sa chaîne de modélisation, va modéliser pour 2025 leurs concentrations en moyenne annuelle en tout point du territoire pour avoir une idée claire des effets du PPA.

Concernant les émissions des différents polluants atmosphériques (dioxyde d'azote, particules fines, oxyde de soufre notamment), des réductions sans PPA se font au fil de l'eau (renouvellement du parc automobile, l'évolution des activités économiques). Avec une accélération de ce mouvement naturel de réductions de 50 à 100 %, le PPA a bien joué son rôle et le premier enjeu a été atteint.

Concernant les concentrations, et c'est le point le plus important in fine, et particulièrement pour le dioxyde d'azote, les actions du PPA agissent bien prioritairement et de manière significative, là où la qualité de l'air était dégradée ; les centres-villes urbains (notamment celui de Marseille), et le réseau routier structurant.

Une fois ces constatations effectuées, des objectifs plus réglementaires ont été fixés.

Le premier porte sur les stations fixes de mesure du réseau Atmosud. Les contentieux nationaux et européens se base sur le fait que les stations dépassent les valeurs pour le dioxyde d'azote et que cela ne doit plus arriver. A l'horizon 2022, les stations de Marseille et d'Aix passeront plus rapidement, grâce

au PPA, en dessous de la ligne rouge.

Ce critère n'étant pas suffisant pour améliorer la situation globale, il a été défini un autre objectif, celui de porter à zéro d'ici 2026 la population exposée à des dépassements de la valeur limite en dioxyde d'azote.

Pour ce qui est des particules fines, polluants également très importants, les chiffres sont conformes mais dépassent les valeurs OMS (deux fois moindres). En 2019, près de 440 000 personnes étaient encore exposées à des dépassements. Une baisse a déjà été constatée pour les PM10 (les plus grosses) et le PPA devra significativement diminuer la population exposée à des dépassements des valeurs OMS pour les PM2.5 (les plus petites). Les efforts restent à poursuivre sur cette pollution de fonds pour les secteurs contributeurs.

*L'UD-DREAL propose aux membres du CODERST de se prononcer favorablement sur le projet de PPA.*

Monsieur le secrétaire général demande s'il y a des questions sur ce rapport.

*Les questions et observations du conseil et les réponses qui y sont apportées sont les suivantes :*

Monsieur BONNEAU questionne la DREAL sur le fait que le PPA de Vaucluse, voté en 2014, valable jusqu'en 2019, n'a pas été révisé.

Monsieur BERTAGNA précise qu'effectivement les PPA doivent être évalués au bout de cinq ans mais que celui du Vaucluse est toujours d'actualité. Les actions continuent donc d'être menées.

Monsieur BONNEAU s'interroge sur la démarche car le contexte avignonnais pose toujours de sérieux problèmes dans certains secteurs et devrait donner matière à revoir et à réadapter le plan.

Monsieur BERTAGNA répond que, bien que le plan n'ait pas été révisé du fait d'une amélioration globale, les services de l'État travaillent tout de même sectoriellement sur certains sujets qui font partie de l'action d'amélioration de la qualité de vie ordinaire.

Monsieur D'AGATA, de l'ARS, ajoute que Santé Publique France a communiqué récemment que les actions de confinement de l'année dernière ont permis un gain en matière de santé publique (sur les maladies respiratoires). Il partage cependant la même vision que monsieur BONNEAU et ajoute que le PPA du Vaucluse reste donc toujours « opposable » vis-à-vis des collectivités. L'évaluation d'Atmosud mettait en évidence un passage en dessous des valeurs limites notamment pour le NO2 mais également un maintien au-dessus des normes OMS. La révision du PPA du 13 a permis d'aller plus loin en visant ces valeurs OMS. L'agglomération avignonnaise est soumise à des pics de pollution chaque été (sauf l'été dernier) et l'inquiétude est que l'impact du PPA du 13 sera faible, ce qui remet en mémoire le plan transports et ses enjeux.

Monsieur GUYARD précise qu'une réunion a eu lieu sous la présidence du préfet de région sur ce plan urgence transports car côté avignonnais, il y a une volonté de le faire aboutir mais aussi de l'étendre à une partie des Bouches-du-Rhône en l'occurrence la communauté de communes Terres de Provence qui est très intéressée. Il sera activé l'été prochain en cas de pic de pollution.

*Monsieur le secrétaire général propose de procéder au vote sur le projet de PPA des Bouches-du-Rhône.*

Vote :

Avis défavorable(s) : 0

Abstention : 0

Avis favorable à l'unanimité.

*Le projet reçoit un avis favorable à l'unanimité.*

## **II-2. LES COMMUNES**

**II-2-1. COMMUNE DE PORT DE BOUC**

**II-2-2. COMMUNE DE FOS SUR MER**

**II-2-3. COMMUNE DE CABRIES**

**II-2-4. COMMUNE DE ROQUEVAIRE**

**II-2-5. COMMUNE DE SAINT LOUIS DU RHÔNE**

**II-2-6. COMMUNE D'AUBAGNE**

**II-2-7. COMMUNE DE SAINT MARTIN DE CRAU**

**II-2-8. COMMUNE DE SIMIANE COLLONGUE**



Port de Bouc, le 22 octobre 2021

**Monsieur Laurent BELSOLA**  
Maire de Port de Bouc

A

**Préfecture des Bouches-du-Rhône**  
Place Félix Baret – CS 80001  
13282 MARSEILLE CEDEX 06

PREFECTURE DES B-D-R  
COURRIER ARRIVE LE

**29 OCT. 2021**

DIRECTION DE LA CITOYENNETE  
DE LA LEGALITE ET DE  
L'ENVIRONNEMENT

Dossier suivi par : Maric-Pierre Pelt

~~Direction des Services Techniques~~

N/REF. : 2021-16 LB/MPP/DS

Objet : Consultation relative au Plan de  
Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône

Monsieur Le Préfet,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône, et au regard des enjeux sanitaires majeurs que représente la qualité de l'air, j'émet un avis tout à fait favorable à cette révision de PPA. Notre commune étant traversée par une infrastructure routière importante, entourée de zones industrielles majeures pour le Département, il est urgent de réduire la pollution chronique pour améliorer la santé de la population.

Je vous prie de croire, Monsieur Le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

**Monsieur Laurent BELSOLA**  
Maire de Port de Bouc

Pour le maire  
La première adjointe  
**Rosalba C**







**POLE DEVELOPPEMENT**  
Direction Adjointe Développement Durable

Le 19 mai 2021

PREFECTURE DES B-D-R  
ARRIVEE  
DCLE

- 2 JUN 2021

BUREAU DES INSTALLATIONS  
ET TRAVAUX REGLEMENTES  
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX

PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE  
Place Félix Baret - CS 80001  
13 282 MARSEILLE Cedex 06

PREFECTURE DES B-D-R  
COURRIER ARRIVE LE

02 JUN 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETE  
ET DE LA LEGALITE ET DE  
L'ENVIRONNEMENT

**Affaire suivie par Marion JOLIVET**

N° de téléphone : 04 42 47 66 15

Courriel : marion.jolivet@mairie-fos-sur-mer.fr

N/Réf. : JH/RM/NF/MJ 2021-39

V/Réf. : Affaire suivie par M. BERTOTHY et M. BERTAGNA

**Objet : Consultation relative au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône**

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 8 mars, réceptionné le 12 mars 2021, vous sollicitez l'avis de la commune selon l'article R.222-21 du Code de l'Environnement, sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône avant sa mise à l'enquête publique.

Au regard des enjeux que représente la qualité de l'air sur le territoire communal, il est plus qu'indispensable que l'ensemble des acteurs se mobilise au travers d'actions concrètes afin de réduire les émissions polluantes et améliorer durablement la qualité de l'air.

Ainsi, par la présente, je souhaite vous faire part de mon avis favorable au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Philippe TROUSSIER  
3<sup>ème</sup> adjoint délégué  
à l'Environnement



VILLE DE FOS-SUR-MER  
[www.fos-sur-mer.fr](http://www.fos-sur-mer.fr)

BOUCHES-DU-RHÔNE - ARRONDISSEMENT D'ISTRES  
HÔTEL DE VILLE - AVENUE RENÉ CASSIN - BP 5 - 13771 FOS-SUR-MER CEDEX  
tél : 04 42 47 70 00 - FAX : 04 42 05 52 15



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS**  
**Séance ordinaire du 13 avril 2021**  
**à 17h45, à l'Auditorium**  
**Délibération n° 2021 / 029**

<b>Date de convocation :</b> 6 avril 2021	<b>Le quorum étant atteint :</b>		
<b>Président de séance :</b> Mme Amapola VENTRON, Maire	Conseillers en exercice : 29		
<b>Secrétaire de séance :</b> Mme Charlotte CAORS	Présents : 24	Représentés : 3	Absent : 2
<b>Rapporteur :</b> M. Danielle CAUHAPE	<b>Résultat du vote, au scrutin ordinaire, après débats contradictoires :</b>		
Délibération publiée le : 19/04/2021	Votes pour : 27	Abstentions : 0	
Enregistrée en Sous-Préfecture le : 19/04/2021	Votes contre : 0	Non participations : 0	
Accusé de réception en Sous-Préfecture n° 013-211300199-20210413-2021_029-DE	Suffrages exprimés : 27		

**Présents :** Mme Amapola VENTRON – M. Robert ABELA – Mme Danielle CAUHAPE – M. Christian TANTI – Mme Charlotte CAORS – M. Serge LEBOURGEOIS – Mme Sylvie CENCI-MACH – M. Isaac HASSINE – Mme Laurence BEGEY – M. Daniel SAMANNI-MESTRE – Mme Florence DANIEL-SAMUELWEIS – Mme Marianne VAN DEN PLAS – Mme Marie-Christine BONAVENT – M. Éric MOUTON-CARTAZ – Mme Sylvie SOUCHON – M. Lionel PIEROTTI – M. Pierre CAVATORTO – M. Bruno AURIBEAU – M. Frédéric VARTANIAN – Mme Virginie HOANG – Mme Nathalie LUELLES – M. Mehdi MEDJATI – M. Marc RADIGALES – Mme Véronique BOURCET

**Avaient donné pouvoir :** M. Frédéric MORLOT à M. Marc RADIGALES – M. Hervé FABRE-AUBRESPY à Mme Véronique BOURCET – M. Michel DORLET à M. Robert ABELA

**Absents :** Mme Samira FAVRE-KANDOUSSI – Mme LAZZARO

**Objet : Avis de la commune sur la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône**

Les Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) sont des plans d'actions, arrêtés par les préfets de département, qui ont pour objectif de réduire durablement les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221.1 du code de l'environnement. La région PACA est partiellement couverte par quatre PPA (agglomération d'Avignon et de Toulon, bande littorale des Alpes-Maritimes et Bouches-du-Rhône). Les PPA comprennent un socle commun de mesures à destination de l'ensemble des secteurs d'activités et visent principalement les émissions de particules fines (PM 2,5 et PM10) et d'oxydes d'azote (NO). Les mesures réglementaires sont réparties en trois grands secteurs :

1. Réduire les émissions du secteur industriel
2. Progresser dans le domaine des transports
3. Réduire les émissions liées au chauffage ou brûlage dans le résidentiel et le tertiaire.

Conformément au code de l'environnement, la mise en œuvre des PPA fait l'objet d'une évaluation au moins tous les 5 ans. Les 4 PPA de la région ont été évalués en 2018 et le bilan a été présenté lors de la première conférence régionale pour la qualité de l'air qui s'est tenue en Préfecture de Région le 19 septembre 2018. Au regard de ces évaluations et notamment face à la persistance de dépassements des valeurs limites réglementaires en certains points du territoire, la révision du PPA des Alpes-Maritimes du Sud, du Var et des Bouches-du-Rhône a été engagée.

En effet, si l'évaluation du PPA 2013-2018 a montré que la qualité de l'air s'est améliorée avec entre 2007 et 2016 une diminution des émissions totales d'oxydes d'azotes et de particules fines PM10 de respectivement 29% et 39%, en raison principalement d'importantes réductions des émissions liées au secteur industriel (énergie, industrie, déchets), et dans une moindre mesure grâce au renouvellement progressif du parc automobile, l'ambition de tendre vers les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) constitue un véritable défi. En ce sens, le confinement lié à crise sanitaire de la COVID 19 l'a illustré : si la qualité de l'air s'est améliorée sur les émissions d'oxydes d'azote en forte baisse car davantage liées au trafic routier, il n'en a pas été de même sur les émissions de particules fines qui ont eu tendance à augmenter. Par ailleurs, des prises de position, telles que celle de la Commission européenne dans le cadre du pacte vert pour l'Europe ou celle du Conseil Environnement de l'UE du 5 mars 2020, indiquent un enjeu de réviser les normes européennes en matière de qualité de l'air afin de les aligner davantage sur les lignes directrices de l'OMS, plus exigeantes.

Sous l'autorité du Préfet des Bouches-du-Rhône, la DREAL a ainsi lancé la révision du PPA des Bouches-du-Rhône lors du comité de pilotage du 31 janvier 2019. Près de deux années plus tard, le comité de pilotage du 24 novembre 2020 a validé le projet de PPA ainsi que son dispositif de suivi / animation. A ce stade et conformément à l'article R222.21 du code de l'environnement, le préfet des Bouches-du-Rhône sollicite l'avis de la commune sur ce projet avant sa mise à l'enquête publique programmée pour l'été 2021.

#### Les principaux objectifs de la révision sont :

- L'établissement d'un document partagé : le PPA révisé devra résulter d'une réelle co-construction entre les différents partenaires (services de l'État, collectivités territoriales, acteurs économiques, associations, personnalités qualifiées) afin que chacun des acteurs des territoires puisse se l'approprier ;
- L'établissement d'un document de référence : le PPA révisé comprendra un volet réglementaire complété d'actions volontaires. Il devra être intelligible, accessible et communicant afin de faire référence sur le territoire en matière de qualité de l'air ;
- Le repérage des territoires à enjeux : le PPA révisé devra identifier, au sein de son périmètre, les zones sensibles (type hypercentres urbains, zones industrielles...) afin de définir des actions ciblées permettant d'atteindre le plus rapidement possible les normes de qualité de l'air.

#### Le PPA, contient trois grandes visées à l'horizon 2025 :

- N'avoir dès 2022 plus aucune station fixe de surveillance de la qualité de l'air dépassant les valeurs limites réglementaires en dioxyde de carbone ;
- N'avoir dès 2025 plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires d'après modélisation ;
- Tendre vers les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé pour les particules fines PM10 (particules inférieures à un diamètre de 10 microns) et PM2.5 (particules inférieures à un diamètre de 2.5) afin d'assurer un air sain à l'ensemble de la population du territoire.

Téléchargeable, il est accompagné des documents suivants, également téléchargeables :

- un recueil de 31 défis déclinés en 53 fiches-actions,
- l'évaluation réalisée par AtmoSud association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région PACA,
- l'évaluation environnementale du PPA requise au titre des articles R122.17 et R122.18 du code de l'environnement.

Pour mémoire, la commune a émis le 27 septembre 2012 un avis favorable assorti de réserves sur la révision du PPA adopté le 26 août 2006.

#### **Après analyse des documents de la présente révision, voici les conclusions soumises au conseil municipal :**

Cabriès s'inscrit dans l'ensemble des défis et actions détaillés dans le projet de révision du PPA et note une clarté du document plus détaillé et surtout plus ambitieux que les précédentes versions. La commune est particulièrement sensible aux défis et actions suivantes auxquelles elle souscrit :

#### Défi transport routier :

- Action 12 : Développer l'offre de transports en commun
- Action 14 : Développer les infrastructures essentielles à l'utilisation des transports en commun
- Action 15 : Augmenter la part de covoiturage
- Action 16 : Densifier le réseau de véhicules en autopartage
- Action 17 : Déployer le Plan Vélo partenariat avec le département

Il faut souligner qu'une marge de progrès importante existe sur le territoire du PPA quant à l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, notamment dans les centres urbains. La métropole et le département mettent donc en œuvre un plan vélo ambitieux afin de quintupler la part modale du vélo sur le territoire de la métropole à l'horizon 2030. D'ici 2030, il est prévu notamment de porter le linéaire d'aménagements cyclables de 65 à 500 kilomètres et de disposer de 50 000 emplacements de stationnement vélos sécurisés. A ce titre Cabriès travaille actuellement au développement de nouveaux linéaires cyclables avec le Département.

- Action 22 : Créer des infrastructures visant au report modal vers le rail

#### Défi biomasse agriculture

- Action 36 : Sensibiliser aux bonnes pratiques agricoles : projets Agr'Air en partenariat avec la chambre d'agriculture
- Action 37 : Accompagner les territoires pour une meilleure prévention du brûlage des déchets verts. Cabriès se joint au souhait de voir modifier l'arrêté préfectoral relatif à l'emploi du feu. En effet 80% de son territoire environ est couvert par la possibilité de brûler les déchets verts pour répondre aux Obligations Légales de Débroussaillage (OLD). En parallèle, Cabriès travaille avec la métropole à la mise en place d'une plateforme de broyage.

#### Défi résidentiel Aménagement

- Action 42 : Intégrer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et renforcer la rénovation énergétique.

La commune note de surcroît que des améliorations ont été apportées depuis la dernière révision comme la baisse de la vitesse sur l'autoroute A51 et sur la RD9.

**C'est pourquoi il est proposé au conseil municipal d'émettre un avis favorable au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône. Cependant cet avis favorable doit être assorti des réserves suivantes :**

- Ce document se donne pour objectif de répondre aux spécificités des territoires. Or **Cabriès regrette l'absence de reconnaissance des spécificités de son territoire**. Le centre de Calas doit être considéré comme une zone sensible selon la caractérisation mentionnée plus haut et ainsi bénéficier d'actions ciblées pour atteindre les objectifs du PPA.. Ni le PPA, ni le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), ni le Plan de Déplacements Urbain (PDU) n'ont mis en évidence la nécessité de mesures d'analyses des pollutions sur les axes structurants de Cabriès. Ces axes saturés manquent d'un réseau de transport en site propre. Les usagers de ces axes (habitants mais surtout automobilistes en transit) utilisent majoritairement, à défaut d'autres alternatives, les transports automobiles privés sur lesquels la commune ne peut agir seule d'autant qu'elle supporte au-delà des flux locaux, des flux de transit récurrents d'Ouest en Est par la RD9 et RD9b et du Nord au Sud par la RD 543. Un véritablement développement d'un réseau de TCSP doit maintenant être mené à terme.

La réflexion doit également se poursuivre sur une déviation de notre commune le long de la ligne TGV. Cette solution aurait le mérite d'utiliser un espace déjà impacté par une infrastructure et permettrait d'assainir le centre de Calas qu'habitants et commerçants pourraient enfin se réapproprier. Il n'est plus acceptable de maintenir notre village comme un espace uniquement traversant entre Marseille Vitrolles et Aix La Duranne, ignoré de l'ensemble des schémas directeurs et pourtant véritable noyau logistique du territoire qui pourrait en être l'un des poumons verts. Nous nous devons de préserver et de développer sa biodiversité.

En outre, il est à noter, comme le mentionne l'évaluation environnementale du projet de révision du PPA, que les sites Natura 2000 doivent être protégés en ce sens qu'ils constituent un enjeu de préservation des milieux naturels et de la biodiversité, fortement présent sur le périmètre du PPA. Le trafic a, est-il souligné, forcément un impact négatif sur ces milieux naturels.

Cabriès dispose d'une zone Natura 2000 conséquente avec entre autre une Zone de Protection Spéciale (ZPS). Or cette zone est coupée par la RD9 sans qu'aucune mention n'y soit faite dans le présent projet de PPA, témoignant là encore d'une absence de reconnaissance de la spécificité du territoire cabriessien. Par conséquent, **Cabriès regrette l'absence de mention de la particularité de la zone Natura 2000 sur laquelle est présente de manière antinomique la route départementale 9 et l'absence de solutions concrètes pour remédier à cette situation.**

- **Cabriès regrette l'absence d'une station fixe de mesures de la qualité de l'Air sur les 31 stations installées par AtmoSud**. Elle a dû ainsi demander à AtmoSud la réalisation d'études spécifiques en 2019 en partenariat avec Cabriès Nature Environnement (CNE) pour évaluer et suivre dans le temps l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air en différents points de la commune. Cette étude a fait notamment ressortir, « au plus près de l'A51 à Cabriès, une estimation annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) supérieure à la valeur limite annuelle avec une concentration annuelle estimée à 45 µg/m<sup>3</sup>. et au point de mesure de la route d'Apt, une estimation annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> égale à la valeur limite annuelle ». Quant « au point 1 placé directement sur la RD9, il affiche une estimation annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> de 37 µg/m<sup>3</sup>, proche de la valeur limite réglementaire fixée à 40 µg/m<sup>3</sup>/an ». L'étude conclut de la manière suivante : Les résultats de cette campagne de mesure invitent à porter une attention particulière sur deux types de situations :
  - Les voiries du centre-bourg régulièrement embouteillées sont sujettes à des concentrations en dioxyde d'azote non négligeables. C'est le cas du site n°6, situé à Calas au carrefour de la D543 et de l'Avenue Jean Moulin, qui affiche une estimation annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> égale à la valeur limite réglementaire. Cela se démarque des données modélisées sur l'année 2018.
  - Les voiries drainantes et structurantes de la ville, et plus généralement du territoire, sur lesquelles le nombre de véhicules circulant est élevé.
  - Le site n°10, situé à proximité immédiate de l'A51, affiche une estimation annuelle des concentrations en NO<sub>2</sub> supérieure à la valeur limite réglementaire. Les solutions de réduction des émissions passent par des mesures de diminution et de gestion du trafic routier : fluidification, action sur la vitesse, itinéraires de report, renforcement des modes doux et transports en communs,...
  - Sur la zone d'étude, les points avec des concentrations annuelles estimées en NO<sub>2</sub> supérieures à 20 µg/m<sup>3</sup> sont tous de typologie trafic.
  - Le site n°6, route d'Apt – centre de Calas, apparaît comme un point sur lequel il serait opportun de poursuivre les investigations avec le nouveau matériel de mesure »

Dans cette optique de surveillance Cabriès s'est vue dans l'obligation de se doter de deux micro capteurs de mesure de la qualité de l'air actuellement testés par AtmoSud avant installation sur site.

Par ailleurs, le projet de PPA rappelle que : « Toutes les actions concourant à la baisse de la part modale de la voiture particulière sont visées ». Ainsi l'action 10 prévoit la mise en place d'une zone à faible émission mobilité (ZFEm) à Marseille. Cette mesure vise à restreindre l'accès au centre-ville élargi de Marseille aux véhicules les plus polluants et se basera sur le système des vignettes Crit'Air, avec une évolutivité dans le temps des restrictions. Le périmètre retenu concentre une large majorité de la population métropolitaine exposée à une pollution chronique de la qualité de l'air. »

**Cabriès demande l'étude d'une ZFEm dans le secteur de Calas.R9R9b/RD543**

Concernant l'action 28 du défi Industrie : Contrôler la mise en œuvre des actions de réduction des COV pour le pourtour de l'étang de Berre, **Cabriès demande que l'usine Lafarge dont les émanations impactent son territoire et font l'objet de nombreuses plaintes de riverains, soit contrôlée.**

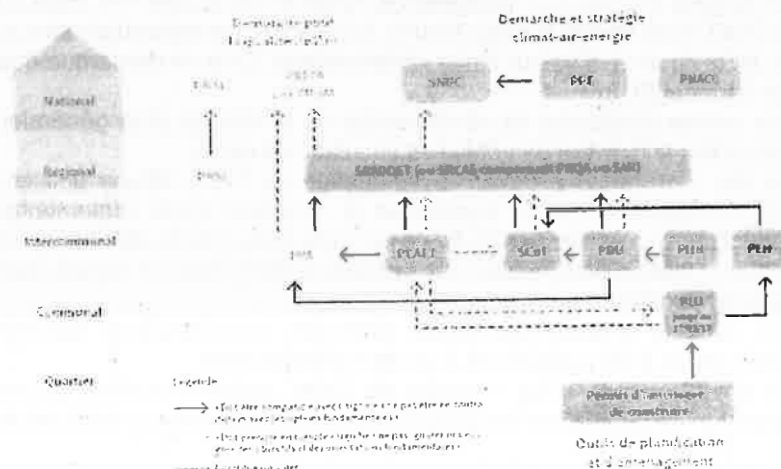
Enfin, de manière plus générale, et sans que cela ne constitue une réserve en soi, Cabriès regrette la complexité et la faible lisibilité de l'ensemble des plans traitant directement ou indirectement de la qualité de l'air. Différents échelons communal, intercommunal, régional, national, différents degrés d'interactions entre notion de comptabilité (ne pas être en contradiction avec les options fondamentales du document de la norme supérieure), ou de « prise en compte » (ne pas ignorer ni s'éloigner des objectifs et orientations fondamentales du document de la norme supérieure) se juxtaposent.

Ainsi, pour rappel, le PPA révisé, s'inscrit, d'une part dans le cadre réglementaire européen, mais aussi dans un canevas législatif et réglementaire français. Il s'articule avec d'autres plans et schémas locaux régionaux et nationaux. Puisque la qualité de l'air est une thématique transversale, cette transversalité se retrouve à plusieurs niveaux :

- au niveau national dans le Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) dont le PPA doit prendre en compte les objectifs de réduction des émissions.
- au niveau local, le conseil régional est chargé d'organiser les modalités de l'action commune des collectivités territoriales et de leurs établissements publics pour l'exercice des compétences relatives au climat, à la qualité de l'air et à l'énergie. Ainsi le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), approuvé le 15 octobre 2019 pour la région PACA en est l'illustration. (ce schéma global d'aménagement remplace le Schéma Régional Climat Air Énergie pour lequel la commune avait délibéré le 19 mars 2013). Le PPA doit être compatible avec le SRADDET.
- Par ailleurs, la métropole d'Aix Marseille Provence a la compétence « lutte contre la pollution de l'air ». Elle est engagée dans la réalisation d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), celui-ci a fait l'objet d'une première approbation avant consultation par le conseil métropolitain le 26 septembre 2019. La métropole a également arrêté son projet de Plan de Déplacement Urbain (PDU pour lequel la commune a délibéré le 30 juillet 2020). Celui-ci comporte un certain nombre d'actions ayant un impact direct sur la réduction des émissions liées au transport terrestre. PCAET et PDU doivent être compatibles avec le PPA.

En outre les temporalités ne sont pas les mêmes entre PPA à l'horizon 2025, PDU construit pour 10 ans ou encore PREPA évaluable jusqu'en 2030.

Ci après un schéma étayant le propos et montrant la complexité de cette superposition de plans et procédures. Faisons le vœu d'une simplification administrative de ces procédures pour une meilleure compréhension de nos citoyens.



(Source évaluation environnementale PPA objectif 2025)

Vu la demande du Préfet des Bouches-du-Rhône en date du 8 mars 2021 concernant la consultation relative au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône ;

Vu le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère, le recueil de 53 fiches-actions, l'évaluation réalisée par AtmoSud association agréée de surveillance de la qualité de l'air en région PACA, ; l'évaluation environnementale du PPA requise au titre des articles R122.17 et R122.18 du code de l'environnement ;

Vu l'article R222.21 du code de l'environnement ;

Vu les délibérations n°61/12 du 27 septembre 2012 relative à l'avis du conseil municipal sur le PPA des Bouches-du-Rhône, n°13/13 du 19 mars 2013 relative à l'avis du conseil municipal sur le projet de Schéma Régional Climat Air Energie et n°2020/080 du 30 juillet 2020 relative à l'avis du conseil municipal sur le Plan de Déplacements Urbain ;

Vu la note technique de AtmoSud de juin 2020 relative à la qualité de l'air à Cabriès en 2019 et l'évaluation de la qualité de l'air à Cabriès sur le secteur Calas RD9,

**Le conseil municipal, après en avoir délibéré :**

- **Donne un avis favorable au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône assorti des réserves suivantes :**
  - **Cabriès regrette l'absence de reconnaissance des spécificités de son territoire et ainsi une absence de mesures spécifiques de contrôles de la qualité de l'air et de développement d'un réseau de TCSP et autres mesures destinées à limiter la fréquentation excessive des départementales 9, 9b et 543 ou à les éloigner des habitations en ouvrant une voie de contournement ou de délestage pour fluidifier le trafic.**
  - **Cabriès regrette l'absence de mention de la particularité de la zone Natura 2000 sur laquelle est présente de manière antinomique la route départementale 9 et l'absence de solutions concrètes pour remédier à cette situation.**
  - **Cabriès regrette l'absence d'une station fixe de mesures de la qualité de l'Air sur les 31 stations installées par AtmoSud.**
  - **Cabriès demande l'étude d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFEm) dans le secteur de Calas.R9/R9b/RD543**
  - **Cabriès demande que l'usine Lafarge dont les émanations impactent son territoire et font l'objet de nombreuses plaintes de riverains, soit contrôlée.**

Pour extrait conforme, le 13 avril 2021

Le Maire,

Amapola VENTRON



Accusé de réception en préfecture  
013-211300199-20210413-2021\_029-DE  
Date de réception préfecture : 19/04/2021

26 MARS 2021

178690

Roquevaire, le 24 mars 2021

Monsieur Christophe MIRMAND  
Préfet des Bouches-du-Rhône  
2, Boulevard Paul Peytral

13006 MARSEILLE

N/Réf : YM/CB/SB  
Objet : Plan de Protection de l'Atmosphère

Monsieur le Préfet

Vous consultez les Maires des Bouches du Rhône, sur vos propositions de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

En réponse à votre demande, nous voulons attirer plus particulièrement votre attention, sur le projet « Val'Tram », cité en action N° 12 dans le développement ferroviaire, de votre PPA, dans la partie « densification et amélioration des Transports en Commun ».

Ce projet de transport en commun en site propre sur l'ancienne voie SNCF de Valdonne fermée en 1987, dont 95% de l'emprise est encore existante, est le seul projet important dans l'Est de la Métropole.

Il est réalisable immédiatement, ce qui est un point fort, pour un territoire qui a la plus forte évolution démographique (2,4% d'augmentation moyenne de la Population). L'emprise de la voie existante, permet d'envisager un développement futur, vers Gardanne et Aix en Provence.

Ce projet peut faire baisser structurellement l'utilisation de la voiture individuelle, et ainsi améliorer la qualité de l'air. Par manque de transport en commun adaptés vers les pôles d'emplois d'Aubagne et de Marseille, ce sont actuellement, 20.000 véhicules/jour qui traversent les villages de la haute vallée de l'Huveaune et 50 à 60.000 véhicules qui circulent chaque jour, sur l'autoroute entre Aubagne et Marseille.

L'amélioration des transports en commun, répondrait également aux enjeux environnementaux du XXIème siècle. Une part vélo peut également être associée, sur une bonne partie du tracé.

Ce projet de tramway entre Aubagne et La Bouilladisse est soutenu par les Maires et les élus du Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et attendu avec impatience par les habitants de nos communes, qui ont participé à des ateliers citoyens, au début des années 2000.

Ce projet est inscrit dans le livre blanc des transports métropolitain, le Scot, le PDU et l'agenda Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ce projet est essentiel pour le pays d'Aubagne et de l'Etoile pour la construction d'équipements publics. Dans une zone géographique qui continue à s'urbaniser, il est la colonne vertébrale du PLUi en cours d'élaboration.

Nous soutenons vivement ce projet qui apporte une solution alternative innovante à la voiture individuelle et répond aux enjeux d'un développement durable des transports interurbains dans notre Département. Nous espérons qu'il retiendra toute votre attention dans le cadre des actions à réaliser.

A l'heure actuelle, bien que répondant aux attentes d'amélioration de la qualité de l'air et d'une urbanisation durable, ce projet n'est financé qu'en partie par la Métropole, sa réalisation ne sera possible qu'avec le concours financier de l'Etat. Il est à ce titre inscrit dans un appel à projet du plan de relance économique de notre Région, pour le financement des projets de transport interurbains.

Nous souhaitons vivement que le plan de financement devienne pérenne afin de voir enfin démarrer les travaux de construction.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de notre profond respect.

**Yves MESNARD**  
Maire de Roquevaire  
Conseiller Métropolitain





**DÉPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE**  
**ARRONDISSEMENT D'ISTRES**  
**MAIRIE DE PORT SAINT LOUIS DU RHONE**

**QUESTION °2021/068**

**Nathalie MAESTRE/  
MH SALOMON**

**TRAVAUX-URBANISME-ACCESSIBILITE**

**AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE  
POUR LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE**

Monsieur Jean-Paul GAY expose : le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) est un plan d'actions arrêté par le préfet de département qui a pour objectif principal de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou de ramener dans la zone du PPA, dans le délai le plus court possible, les concentrations en polluants à des niveaux conformes aux normes de qualité de l'air (article R222- 16 du Code de l'Environnement).

En application de la Directive Européenne 2008/50/CE qui imposait aux agglomérations de plus de 250 000 habitants la réalisation d'un Plan de Protection de l'Atmosphère, ce dispositif a été établi pour la période 2013 - 2018 sur l'agglomération AIX-MARSEILLE ; il doit donc être révisé.

Son évaluation montre une amélioration de la qualité de l'air mais cela reste insuffisant. Il faut aujourd'hui accélérer la démarche et prendre de nouvelles dispositions.

La qualité de l'air constitue en effet un enjeu majeur tant sur le plan environnemental que sanitaire pour les populations mais également pour l'attractivité du territoire.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère constitue dans ce contexte un outil essentiel pour mettre en cohérence les différentes actions engagées pour cette amélioration par les collectivités, les acteurs privés.. et établir une stratégie globale à l'échelle du Département.

Les objectifs du PPA sont :

- Plus aucune station fixe de surveillance dépassant la valeur limite en NO<sub>2</sub> à l'horizon 2022
- Plus aucune population exposée à des dépassements de valeurs limites en NO<sub>2</sub> à l'horizon 2025

Pour atteindre ces objectifs, le Préfet des Bouches du Rhône, avec la collaboration des partenaires institutionnels, des collectivités mais aussi des industriels, propose pour le département des Bouches du Rhône, un plan d'actions composé de 31 défis déclinés en 53 actions concrètes.

AUBAGNE, le 11 MAI 2021

Gérard GAZAY  
Maire d'Aubagne  
Vice-Président du Conseil Départemental  
des Bouches-du-Rhône  
Vice-Président de la Métropole

17 MAI 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETÉ  
DE LA LEGALITÉ ET DE  
L'ENVIRONNEMENT

Monsieur Christophe MIRMAND,  
Préfet des Bouches-du-Rhône  
Place Félix Baret  
CS80001  
13 282 MARSEILLE CEDEX 06

Nos Réf : GG/CK

Dossier suivi par : Direction Générale des Services

Vos Réf : Votre courrier en date du 8 mars 2021

**OBJET : Consultation relative au Plan de Protection de l'Atmosphère (P.P.A.)**

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 8 mars dernier, vous avez bien voulu solliciter l'avis de la commune, sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (P.P.A.)

La Ville d'Aubagne, consciente et concernée par les grands enjeux environnementaux de notre siècle, a fait le choix de privilégier l'Ecologie dans ses politiques publiques et s'est naturellement engagée dans la démarche de surveillance de la qualité de l'air.

Aussi, c'est avec enthousiasme, que je donne un avis favorable pour inscrire la Ville d'Aubagne dans cet ambitieux projet visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques notamment.

Mes services restant à votre entière disposition,

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération la plus distinguée

Gérard GAZAY

PREFECTURE DES B-D-R  
ARRIVEE  
DCLE

18 MAI 2021

BUREAU DES INSTALLATIONS  
ET TRAVAUX REGLEMENTES  
POUR LA PROTECTION DES MILIEUX



**Monsieur Christophe MIRMAND**

Préfet de Région et des Bouches du Rhône  
Boulevard Paul Peytral  
13006 MARSEILLE

Saint-Martin-de-Crau, le 28/10/2021

Objet : Avis sur le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône

Service émetteur : Pôle aménagement

Dossier suivi par : Direction des Services Techniques & Urbanisme

Références : FG/AC n° 1026

Monsieur le Préfet,

Suite à l'enquête publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône qui s'est déroulée du lundi 13 septembre au vendredi 22 octobre 2021 inclus, permettez-moi de vous transmettre notre avis sur ce plan.

La municipalité est consciente des enjeux que représente la qualité de l'air sur le territoire communal.

Aussi, elle adhère aux principes de ce plan qui permet de mobiliser différents acteurs au travers d'actions concrètes, afin de réduire les émissions polluantes et ainsi d'améliorer durablement la qualité de l'air.

En effet, depuis de nombreuses années, la municipalité est très engagée dans une politique en faveur du développement durable et notamment pour la préservation de la qualité de l'air. Elle a notamment favorisé :

- le développement de pistes cyclables,
- l'installation d'une double borne de recharge pour véhicules électriques,
- l'octroi d'une aide financière venant compléter les dispositifs nationaux existants permettant par exemple l'acquisition d'une chaudière à condensation ou l'acquisition de vélos électriques,
- l'acquisition de véhicules communaux électriques,
- la communication sur le brûlage des déchets verts et le développement du compostage en proposant l'acquisition de composteurs pour ses administrés,
- la plantation de plus de 7500 arbres sur l'ensemble de sa zone urbaine,
- la création de parcs, arboretums et espaces naturels de loisirs (plus de 70 ha au total).

Enfin, je souhaiterais attirer votre attention sur les actions à mener en zones économiques d'Ecopole et de Bois de Leuze situées sur notre commune et qui relèvent de la compétence de la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette.

Dans ces zones, le trafic routier y est particulièrement prédominant et l'absence de ferroutage impacte sur la qualité de l'air dans ce secteur.

Par ailleurs, la commune ne dispose pas d'informations relatives aux modalités mises en œuvre au sein de ces entreprises en terme de transports collectifs, de covoiturage ou même d'incitation à l'utilisation des modes de déplacements doux.

Ainsi, la Commune de Saint Martin de Crau émet un avis favorable à ce Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône tout en souhaitant qu'une vigilance particulière soit apportée en zones économiques, afin de permettre une réduction des émissions de particules fines et des émissions des précurseurs de l'ozone, NOx et COVNM, au niveau des transports et de l'industrie.

Vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à ce courrier,

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma haute considération.

**Anne-Claire ORIOL**  
Adjointe au maire  
Déléguée à l'environnement





Simiane-Collongue

**Philippe ARDUIN**

Chevalier de la Légion d'Honneur  
Honoré de la Croix de guerre  
Maire de Simiane-Collongue  
Conseiller Métropolitain

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Simiane-Collongue, le 21/10/2021

**Pole développement de la ville**

Service urbanisme  
Contact : Magali GIRAUD

Tél. : 04 42 94 91 98  
Fax : 04 42 22 78 52  
LD : 04 42 94 91 80

Mail : urbanisme@simiane-collongue.fr

**Objet** : enquête publique plan de protection de l'atmosphère  
*Nos réf : 77-2021*

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par mail en date du 23 août 2021, la préfecture des Bouches du Rhône nous avez fait part d'une enquête publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône et ainsi souhaité recueillir notre avis.

Après étude des éléments transmis, nous sommes conscients de l'enjeu de la qualité de l'air au sein de notre territoire et des conséquences qu'elle peut engendrer.

D'ailleurs, le conseil municipal de Simiane Collongue s'est prononcé à 2 reprises par des motions contre les pollutions de l'usine Altéo de Gardanne. J'ai également écrit au Directeur de l'usine Lafarge concernant la pollution du site de Bouc Bel Air et nous vous avons, collectivement, avec les Maires de Calas-Cabriès et de Bouc Bel Air, écrit sur le sujet, ainsi qu'à Madame La Présidente de la Métropole Aix Marseille Provence.

Les pollutions sont donc l'une de mes principales préoccupations, mais nécessitent un engagement collectif de l'ensemble du territoire auquel notre Commune adhèrera pleinement.

Ainsi, les actions ambitieuses exposées dans le PPA sont intéressantes, mais elles appellent néanmoins quelques observations.

D'abord, l'installation de capteurs de pollution à proximité des sites polluants est une nécessité, ce qui n'est pourtant pas le cas aujourd'hui. Sans cela, les données récoltées resteront toujours insuffisantes et discutables.

Ensuite, il apparaît évident que les informations récupérées par les capteurs sont limitées à seulement quelques polluants, ce qui est insuffisant. Il faut

---

donc étendre les captages à l'ensemble des polluants connus pour avoir un véritable aperçu de la pollution atmosphérique que nous subissons.

Enfin, les enjeux environnementaux sont tels aujourd'hui, qu'il ne me paraît plus acceptable de permettre des dérogations par arrêtés préfectoraux qui autorisent les entreprises, qu'elles qu'elles soient, à continuer de polluer au-delà des limites réglementaires. Je rappelle, car c'est important, que je n'ai jamais été opposé à ces usines (Altéo et Lafarge entres autres), mais qu'en autorisant ces dépassements, nous freinons leur travail de recherche et développement qui permettrait pourtant à ces industriels d'innover et de performer, en polluant moins, voire plus.

Soyons enfin ambitieux, et allons au-delà des actions proposées dans ce plan « objectif 2025 »

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de ma plus haute considération.

Le Maire,  
Philippe ARDUBIN





### **II-3. AVIS DES COMMUNAUTES**



# RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

*Le Président*

PREFECTURE DES B-  
COURRIER ARRIVE LE

08 JUIN 2021

DIRECTION DE LA CITOYENNETE  
DE LA LEGALITE ET DE  
L'ENVIRONNEMENT

Monsieur Christophe MIRMAND

Préfet des Bouches-du-Rhône  
Préfecture des Bouches-du-Rhône  
Direction de la citoyenneté, de la  
légalité et de l'environnement Place  
Félix Baret - CS 80001  
13282 MARSEILLE CEDEX 06

RMISTE-D21-01582

Marseille, le 07 JUIN 2021

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 8 mars 2021, vous m'avez informé de l'achèvement de la rédaction du Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône et des ambitions dont il est porteur. Vous avez saisi officiellement la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en vue de recueillir son avis sur ce document, conformément à la procédure réglementaire.

Nous tenons, tout particulièrement, à saluer la qualité de la démarche d'élaboration partenariale entreprise sous votre direction. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est, d'ailleurs, fortement engagée à vos côtés pour la réussite de ce plan d'actions en faveur de la santé et de la qualité de vie des habitants des Bouches-du-Rhône. Cela se traduit concrètement par la présence de notre collectivité en tant que porteur ou partenaire de 21 actions sur les 53 retenues dans des domaines majeurs tels que les transports terrestres et maritimes, le logement et l'aménagement, ou encore la mobilisation des partenaires et des citoyens. Cette qualité de partenariat se traduit également par la convergence des objectifs de votre Plan vers ceux exprimés dans le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire, comme le relève l'autorité environnementale.

Cette convergence démontre que le Plan de protection de l'atmosphère n'a pas pour seul enjeu de sortir du contentieux européen sur le respect de la réglementation, mais également de viser les recommandations de l'organisation mondiale de la santé. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur vous accompagnera dans cette voie. Nous pouvons, sur ce point, vous faire part du vote du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, le 24 avril 2021, du nouveau « Plan climat régional 2021-2027 : gardons une COP d'avance » dont l'axe premier est consacré à un ensemble d'actions en faveur de la qualité de l'air. Parmi celles-ci, nous prenons en exemple le renforcement de l'action régionale en faveur du développement des mobilités décarbonées et des transports collectifs, la poursuite de notre engagement pour la réduction de l'impact des activités maritimes, un soutien aux innovations du secteur aérien ainsi que l'inscription d'un ensemble de mesures dans le domaine de la santé, notamment pour réduire les pollutions aux abords des établissements recevant un public jeune ou l'augmentation des réseaux de surveillance de la qualité de l'air.

Ce deuxième Plan climat régional, tout comme le Contrat d'avenir a comme objectif de renforcer l'action régionale dans le domaine de la réduction des émissions de gaz à effets de serre dont les effets positifs sur la qualité de l'air sont patents, mais restent difficiles à quantifier. Nous vous suggérons à ce titre que le dispositif d'animation du Plan de protection de l'atmosphère puisse se saisir de cette question afin de favoriser les complémentarités entre actions climatiques et actions en faveur de la qualité de l'air.

De manière formelle, nous portons à votre connaissance l'avis favorable de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône et nous vous renouvelons notre engagement à vos côtés pour la réussite de sa mise en œuvre aux services de nos concitoyens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet ; l'expression de ma considération distinguée.

le Préfet, l'expression de ma considération

ret, l'expression de ma considération distinguée.

Bien Cordialement



Renaud MUSELIER

## II-3-2. AVIS DE LA METROPOLE \*

MARSEILLE PROVENCE Marseille, le 07 JUIL. 2021

Présidente de la Métropole

PREFECTURE DES  
BOUCHES-DU-RHÔNE  
COURRIER RESERVE

15 "IL. 2021 Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de  
la région Provence-Alpes- Côte  
d'Azur

**17 94 09** Préfet des Bouches-du-Rhône  
Préfecture des Bouches-du-  
Rhône Boulevard Paul Peytral  
cs 80001  
13282 MARSEILLE cedex  
06

Nos réf. : DGST2PE-AIX0800/2021-O&83746

Dossier suivi par : Céline SALES

Té. 04 42 91 49 44

Mail : celine.sabs@ampmetropole.fr

Objet : Consultation relative au Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône

Monsieur le Préfet,

J'ai bien pris acte du courrier que vous avez adressé à la Métropole sur la consultation lative au Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône. Les services de la Mé Opole ont participé activement à la rédaction de ce document, plan d'actions capital pour l'amélioration de la qualité de l'air sur notre territoire.

Ainsi ce dossier a été présenté en Conseil de Métropole le 4 juin dernier. Vous trouvez en pièce jointe l'avis rendu lors de cette séance.

La Métropole a émis un avis favorable quant à ce document qui doit porter la politique qualité de l'air pour l'ensemble du département. Les objectifs sont ambitieux et nécessiter nt la mobilisation des différents acteurs du Territoire. Toutefois, il est proposé quelques observations et points de vigilance :

- La Métropole demande à l'Etat d'assurer pleinement les responsabilités qui lui incombent en assurant et en renforçant sa mission de contrôle des émissions des navires o des industriels mais aussi en légiférant pour permettre les contrôles indispensables à l'application des mesures mises en place par les collectivités, tout particulièrement sur la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité. En effet l'amélioration de la qualité de l'air dans le cadre de la mise en place d'une ZFEM

est directement liée au respect des mesures sélectives p r les véhicules et à la limitation de la fraude. Seule un contrôle significatif et automatique par caméras permettra d'atteindre les objectifs attendus de réduction d'émission des polluants.

- Une mobilisation de moyens financiers conséquents par l'Etat pour soutenir les projets d'amélioration de la qualité de l'Air, notamment en termes de mobilité. En effet, l'évaluation environnementale du projet de Plan de Déplacement Urbain fait apparaître que seul un niveau d'investissement de l'ordre de 300 par an permettra de respecter les engagements pris par la France en termes de réduction des polluants locaux alors qu'avec ses ressources a elles, par ailleurs en diminution en raison de la crise sanitaire, le budget annexe des transpo de la Métropole n'est capable de porter qu'un montant annuel d'investissements proche de 1
- AMP ne pourra pas rattraper son retard et répondre aux différentes exigences si l' at n'y engage pas des moyens exceptionnels, à l'instar de ce qui est consenti pour le Grand Pa s
- Une prise en compte plus systématique et plus globale de l'impact sur la qualité de l'air des nouveaux projets pilotés et autorisés par l'Etat et la mise en œuvre de mesures de réduction de ces conséquences.
- Le brulage des déchets verts reste une problématique majeure dont les p tiques n'évoluent pas assez vite. Il semble donc nécessaire d'accompagner plus fortement les collectivités en proposant des outils de sensibilisation et de formation, un soutien financier à la mise en place d'un « plan d'actions prévention des déchets verts et alternatives au bruit compris en investissement pour le matériel et les équipements nécessaires à la mise en œuvre de ces actions) et un renforcement des contrôles par les services de l'Etat habilités.
- La multiplication des plans et programmes portant sur la qualité de l'air rend leur lecture et leur suivi difficile. Il est suggéré que les services de l'Etat puissent coordonner le suivi des objectifs, le reporting et l'évaluation des actions portant sur la qualité de l'air au niveau du territoire couvert par le PPA des territoires.

Nos efforts combinés doivent pouvoir répondre aux différentes exigences réglementaires visant à améliorer la qualité de vie de nos concitoyens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

### **II-3-3. AVIS DU DEPARTEMENT**

**Martine Vassal**

Marseille, le

**24 JUIN 2021***La Présidente***Monsieur Christophe MIRMAND**  
Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte  
d'Azur  
Préfet des Bouches-du-Rhône  
Préfecture de Région  
Place Félix Baret  
CS 80001  
13282 MARSEILLE Cedex 06**Monsieur le Préfet de Région,**

Par courrier en date du 8 mars 2021, vous souhaitez connaître l'avis du Département sur le Plan de Protection de l'Atmosphère.

La qualité de l'air est plus que jamais une préoccupation prioritaire pour le Département des Bouches-du-Rhône. C'est pourquoi, mes services se sont particulièrement impliqués dans la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône.

Ainsi, certaines actions inscrites dans ce plan font d'ores et déjà partie intégrante de la politique engagée par le Département. L'action relative à la mise en œuvre du Fonds Air Bois et l'action relative à l'aide à l'acquisition de véhicules électriques sont des actions portées et financées par le Département dont le succès n'est plus à démontrer.

D'autres actions répondent aux objectifs poursuivis par le Département en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture, dans la conduite de ces projets routiers.

Ainsi, le Département s'associe pleinement à la création de voies réservées aux transports en commun (VRTC), à la fois en qualité de partenaire financier du Plan Mobilité de la Métropole Aix-Marseille et au titre de maître d'ouvrage sur le réseau départemental. Il est en particulier mentionné dans la fiche action 13 que «le Département étudie en parallèle l'aménagement de VRTC sur les routes départementales 6 et 9 sur environ 2 km». Je vous informe que d'autres projets de voies réservées aux transports en commun sont à l'étude :

- à Vitrolles, secteur de l'Anjoly depuis la RD113 vers l'A7,
- sur la RD113 entre l'aéroport Marseille-Provence et le carrefour Flory RD113/RD21f (Berre-l'Etang).

seront concernées. Des lors, dans le cadre des indicateurs de ce plan, le Département devrait figurer au même titre que la Métropole et les communes en ce qui concerne la collecte annuelle des données du linéaire de pistes aménagées. Il conviendrait que le tableau y faisant référence soit ainsi complété.

Enfin, j'attire votre attention sur le tableau présenté dans l'évaluation environnementale qui gagnerait à préciser la notion de portage. En effet, s'il s'agit de compétences, ce tableau est erroné concernant les actions 12, 13 et 14 car le Département n'a plus de compétences en matière de transport public. S'il s'agit de Maîtrise d'Ouvrage, il est erroné au titre de l'action 13 car l'Etat est seul Maître d'Ouvrage des voies bus sur autoroutes. S'il s'agit de raisonner en termes financiers et que les porteurs sont les partenaires financiers, le tableau devra être corrigé. En effet, à l'action 20, le Département finance le renouvellement d'une partie de la flotte des opérateurs et à ce titre devrait figurer en tant que porteur. Selon la même logique, le Département devrait figurer dans les actions 15, 21, 22.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet de Région, l'expression de ma haute considération.

Martine VASSAL



## CHAPITRE IV :

### QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le projet du PPA 13 - Objectif 2025, mis à la disposition du public a été examiné par les membres de la commission d'enquête et, à cette occasion, ont mis en évidence certaines d'observations ou d'interrogations devant nous permettre de mieux appréhender ce dossier.

Au cours de la réunion formelle du 03/09/2021 organisée par la CE, le MOA a présenté son projet. Lors de cette séance, la plupart de nos observations et interrogations n'ont pas pu être abordées.

Aussi, dans ce chapitre IV, nous reprenons donc l'ensemble des observations et interrogations émises par les membres de la Commission d'Enquête :

#### **IV-1. Questions générales :**

IV-1-1. Serait-il possible de disposer d'un "digest" dans lequel serait évalué :

- Les différentes mesures lancées depuis l'application du premier plan du PPA 13 et de sa première révision de 2013 ?
- L'appréciation de l'efficacité de ces différentes mesures ?

IV-1-2. Qu'en est-il vraiment de l'information du public sur l'importance des normes européennes transposées dans le Code de l'Environnement et l'existence de deux précontentieux européens portant sur les concentrations de PM10 et NO2 ?

IV-1-3. Dans le périmètre considéré par cette enquête publique, Le PPA 13 n'est pas le seul outil pour améliorer la qualité de l'air dans la mesure où des actions sont menées par des compétences détenues par d'autres entités de l'Etat telles que les collectivités.

-Serait-il possible de situer les enjeux du PPA 13 d'une part, par rapport à ceux du P C A E T mis en place par la Métropole et d'autre part, par rapport à ceux du SRADDET piloté par la Région Sud (PACA) ?

-Comment expliquer qu'en matière de qualité de l'Air, le PPA 13 est moins ambitieux que le SradDET (Schéma régional, de développement durable et d'équilibre des territoires)?

IV-1-4. Comment pourriez-vous expliquer d'une façon pédagogique, la notion de complémentarité de ces deux derniers plans avec le PPA 13, leur lien de compatibilité, leur non contrariété et, finalement, l'obligation de ne peut pas s'ignorer ?

IV-1-5. LE PDU (S), ces documents d'urbanisme ne comportent pas de mesure spécifique à la surveillance de la qualité de l'air et se concentrent sur les actions de lutte contre la nuisance. Peut-on dire donc qu'ils assurent une cohérence entre les actions prises et l'aménagement du territoire ?

IV-1-6. LE SCOT : dito question IV-1-4 ?

IV-1-7. Qu'en est-il de la modélisation de l'évolution des concentrations en Ozone ?



IV-1-8. Quels sont les actions qui seront menées en PACA, conjointement sur les 3 PPA "Bouches du Rhône"- "Var" et "Littoral des Alpes-Maritimes". Rôle du Comité régional de coordination présidé par la Préfecture des Bouches-du -Rhône ?

IV-1-9. A partir de quand les mesures prévues dans le cadre du PPA seront opposables ?

IV-1-10. Comment explicitez-vous que le CO2 serait hors sujet pour le PPA et qui n'est pas un facteur dominant de pollution ?

IV-1-11. Serait-il possible de quantifier les effets positifs des actions effectuées, en faveur de la qualité de l'air, qui pourraient provenir des actions climatiques possibles par la réduction des gaz à effets de serre ?

IV-1-12. Pourquoi, le PPA 13 ne comporte aucun objectif précis pour l'OZONE et qu'en est-il des pics d'Ozone et des dépassements systématiques des valeurs limites réglementaires ?

## **IV-2. Le financement du PPA 13**

-Dans les fiches Actions, nous relevons de nombreuses incertitudes quant à la provenance, à la répartition ou aux montants escomptés des ressources pour honorer certaines actions ? Quelques précisions pourriez-vous nous apporter ?

- Sachant que beaucoup d'actions des défis contenus dans le PPA 13 portent sur des études de faisabilité, des formations, des recensements... Pourrait-on connaître la part en pourcentage des défis qui ont fait l'objet d'une évaluation purement financière ?

-Pourrait-on connaître la ventilation financière des impacts par secteur émetteur ? Particulièrement celle liée au transport routier ?

-En ce qui concerne la mobilisation des moyens financiers pour supporter les projets d'amélioration prévus dans le projet de la 2ème révision du PPA 13, pourrait-on avoir plus d'informations sur les Contributeurs ?

-En cas de risque de condamnation par la Commission Européenne, il apparaîtrait nécessaire de provisionner dans les comptes de l'État les sommes correspondantes. Quelle part pourrait être imputable au périmètre couvert par le PPA 13 ? Par contre coup aux collectivités locales ?

## **IV-3. Les stations de mesure**

En préliminaire, on rappelle que le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), codifié dans le code de l'environnement :

- Constitue un outil local important de la lutte contre la pollution atmosphérique,
- A pour unique objectif de ramener la concentration des polluants réglementés en deçà des normes réglementaires.

IV-3-1. Les stations de mesure : (31 stations fixes seraient installées ?)

-Compte tenu du nombre de stations mis en place par ATMOSUD dans le périmètre du PPA 13 (Surface et population) que couvre en moyenne une station ? Ratio pour le nombre d'habitants et pour la surface ?

IV-3-2. Situation des stations de mesure (31 stations fixes seraient installées ?)

-Quid de leur emplacement par rapport aux sites dits "polluants" ? Sont-ils aujourd'hui tous en place ? Où à quelle échéance ? Ex ; ArcelorMittal à Fos sur Mer- Lafarge à Bouc Bel Air :

## **IV-4. Les Défis et Actions définis dans le Projet de PPA 13**

### **IV-4-1. Généralités :**

-Pourquoi certaines actions sous-tendent des défis du PPA 13 dont la réalisation n'a pas de délai prescrit ?

- On relève que les objectifs de non dépassement des valeurs limites seront respectés en 2025. Quelles mesures ou quelle combinaison de mesures permettent de fonder cette affirmation ?

--Qu'en est-il du repérage des zones sensibles à enjeux ? (Les hypercentres urbains - le développement des zones industrielles ?)

### **IV-4-2. Transport terrestre**

Ce secteur comprend 7 Actions.

- Le projet du PPA 13 a été arrêté en 2018 et nous sommes en 2021. Des réponses peuvent-elles d'ores et déjà leur être apportées ?

- Quid de la mise en place de vélo partage et des aménagements cyclables hors centre urbain ? (Ex ; Routes départementales)

- Quid des ZFEm pour lutter contre la pollution de l'air ? Celles-ci semblent venir après les ZCR et les Zapa. Quels en seront les périmètres et leurs nombres ? Augmentations des parcs modaux et ses échéances ?

- Comment peut-on doper les projets routiers de contournement des villes ? et quelles pourraient être les alternatives à ce délestage des centres urbains ?

-La pollution provoquée par les poids lourds en particulier au niveau des barreaux autoroutiers semble importante. Qu'en est-il de la pose de radars discriminants sur de tels axes permettant de différencier les véhicules et leurs vitesses ?

- Plus généralement, devrait-on envisager la mise en place d'un schéma directeur de la logistique"

-

### **IV-4-3. Transport Maritime**

Ce secteur comprend 5 actions :

-Comment le "plan de mobilité" peut s'inscrire dans le cadre du PPA 13 et plus particulièrement au niveau du cabotage touristique ? En fait qu'en est-il du développement de la navette maritime entre le terminal "croisières" et le centre-ville de Marseille ?

-Pourquoi la généralisation, de l'Avitaillement Electrique ou en gaz naturel liquéfié, ne semble pas être un objectif du PPA ?

-Qu'en est-il de la hiérarchisation des enjeux ?

-Comment concilier l'excellence environnementale avec la compétitivité et l'attractivité Economique ?

### **IV-4-4. Transport Aéroportuaire**

Ce secteur comprend 4 Actions :

- Qu'en est-il de la connexion Aéroport Marseille-Provence et la ville de Marseille ? Rien ne serait vraiment inscrit dans le PPA 13 ?

- Doit-on en conclure qu'une liaison rapide entre ces deux lieux ne sera pas entreprise à cette échéance 2025?

- Quid d'une liaison éventuelle par téléphérique entre la Plateforme Aéroportuaire de Marseille Provence et la Gare de Vitrolles ? Une étude d'impact a-t-elle été déjà réalisée. ? Compte tenu des vents forts dans le Sud de la France, est-ce que ce moyen pourrait être utilisé par tous temps ?

-Serait-il possible de quantifier les effets positifs des actions effectuées, en faveur de la qualité de l'air, qui pourraient provenir des actions climatiques possibles par la réduction des gaz à effets de serre ?

- N'y a-t-il pas contradiction entre faire moins de CO2 et faire moins de Nox ? (Mono oxyde d'Azote (NO) et le dioxyde d'Azote (NO2). Le protoxyde d'Azote ou oxyde nitreux (N2O) ne fait pas partie des NOx mais est réglementé comme gaz à effet de serre, plus de 300 fois plus efficace que le CO2.

- L'aérien représenterait, environ 20% des émissions de CO2 et il apparaîtrait que du point de vue qualité de l'air cela ne me semblerait pas être considéré comme un problème local de pollution ?

- La Préfecture ne serait-elle pas en capacité d'imposer des normes plus restrictives pour l'Aérien afin de répondre aux Enjeux d'amélioration de la qualité de l'air sur les émissions liées aux activités Aéroportuaires ?

- Pourquoi, dans l'avis de l'ACNUSA, aucune mention ne serait faite par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) à propos de l'incidence possible de l'augmentation du trafic de l'Aéroport Marseille Provence ?

- N'y-aurait-il pas conflit d'intérêt entre la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ?

--Qu'en est-il de la diminution attendue des émissions d'Oxydes d'Azote selon les mesures envisagées dans les défis pour l'Aérien ? Quid de la population riveraine ?

#### **IV-4-5. Secteur Industrie :**

Ce secteur comprend 7 Actions

-Comment améliorer les indicateurs de suivi ? Ne doit-on pas y incorporer d'autres polluants ? (Ex ; les PUF)

-Qu'en est-il de l'application des nouvelles prescriptions réglementaires ? Qu'en est-il des actualisations des arrêtés préfectoraux ?

- Où en sont les dérogations accordées ?

#### **IV-4-6. Secteur Biomasse agriculture**

a).Le brulage des déchets verts semble rester une problématique ?

-Qu'en est-il du soutien financier à cette problématique ?

-Qu'en est-il des OLD et la mise en place de plateforme de broyage des déchets verts ?

-Peut-on considérer qu'il existe une perte nette de biodiversité ? Le PPA 13 ne doit-il pas participer à améliorer ce volet biodiversité ? Pourrait-on améliorer la protection des sites Natura 2000 ?

b).Pour le secteur d'Arles, des participations auraient été obtenues ?

-Quid de ces aides de la part de l'Etat au travers de PETR, du TEPCV et du CRET ?

-Quid des Fonds Européen Agricole pour le développement rural (Dispositif de financement LEADER).

c). Emissions de NH3 et le PPA 13 ?

- -Quid de la contribution du secteur Agricole et des défis sur les émissions d'ammoniac ?

#### **IV-4-7. Secteur résidentiel et aménagement**

-Qu'en est-il de la mise en corrélation des PLU, PLUi avec le PPA 13 ?

La présence de l'aspect "Urbanisme" dans les défis ne devrait-il pas être mis au cœur du Dispositif ? Ne doit-il pas être "Traverse" ? Implications dans les défis transport ? Plans locaux de déplacement ?

