

**DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE**

## **ENQUETE PUBLIQUE**

**DU 28 JANVIER 2013 AU 1<sup>er</sup> MARS 2013**

**Arrêté préfectoral n° 2012-PPA du 28 décembre 2012, et modificatif du 7 Janvier 2013  
de Monsieur le préfet des Bouches-du-Rhône**

### **PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DES BOUCHES-DU-RHONE**

## **RAPPORT**

**Commission d'enquête : François COLETTI, président,  
Jean-Claude COSTA,  
Franck TASSY, jusqu'au 28 février 2013,  
Jean-Pierre VALLAURI, à partir du 1<sup>er</sup> mars 2013.**

**Décision N° E12000185/13 du 20 Novembre 2012 de Monsieur le président  
du tribunal administratif de Marseille**

## SOMMAIRE

### 1-GENERALITES

- 1.1-Le cadre général et le cadre juridique
- 1.2-L'objet de l'enquête publique
- 1.3-Le projet
  - 1.3.1-Les zones du PPA
  - 1.3.2-La pollution
  - 1.3.3-Les actions prévues
  - 1.3.4-L'évaluation des effets attendus en 2015
- 1.4-La composition du dossier soumis à l'enquête

### 2-PREPARATION DE L'ENQUETE

- 2.1-L'organisation
  - 2.1.1-La désignation de la commission d'enquête
  - 2.1.2-Les modalités de l'enquête
- 2.2-L'analyse du dossier
  - 2.2.1-Réunion avec la responsable du projet
  - 2.2.2-Observations formulées par la commission d'enquête et réponse de la DREAL

### 3-DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- 3.1-L'information effective du public et publicité de l'enquête
- 3.2-Les permanences
- 3.3-Les réunions d'information et de concertation avec le public
- 3.4-Le remplacement d'un membre titulaire de la commission d'enquête par le membre suppléant
- 3.5-La clôture de l'enquête et le transfert des registres d'enquête
- 3.6-La relation comptable des observations
- 3.7-Remarque

### 4-ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET DE LA REPOSE DE LA RESPONSABLE DU PROJET

- 4.1-Mairie d'Aix-en-Provence
- 4.2-Mairie d'Aubagne
- 4.3-Mairie de Gardanne
- 4.4-Mairie de Marseille
- 4.5-Préfecture des Bouches-du-Rhône
- 4.6-Mairie de Martigues
- 4.7-Mairie de Salon

### 5-SYNTHESE DES AMELIORATIONS DU PROJET

- 5.1-Les améliorations prévues par la responsable du projet suite aux observations du public
- 5.2-Les améliorations complémentaires proposées par la commission d'enquête

Pièces jointes

## **1-GENERALITES**

### **1.1-Le cadre général et le cadre juridique**

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un plan d'actions, qui est arrêté par le préfet, et qui a pour unique objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concernée les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R. 221-1 du code de l'environnement.

Il est imposé par la directive européenne 2008/50/CE (entrée en vigueur le 11/06/2008), concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant, que le droit français a traduit de façon plus large puisqu'il doit être élaboré, non seulement dans les zones où les valeurs limites et les valeurs cibles sont dépassées ou risquent de l'être, mais aussi dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

L'application de ces dispositions relève des articles L.222-4 à L.222.7 et R.222-13 à R.222-31 du code de l'environnement.

Le PPA doit être compatible avec les grandes orientations données par le Schéma régional climat-air-énergie (SRCAE), qui a obtenu un avis favorable du Conseil départemental des risques sanitaires et technologiques (CODERST) le 06/02/2013, en remplacement du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), qui avait été introduit fin 1996 par la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). Par contre les Plans de déplacements urbains (PDU (il en existe 6 dans le département des Bouches-du-Rhône), qui touchent également la qualité de l'air au niveau local par leurs objectifs inscrits dans la loi LOTI, doivent lui être compatibles.

Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et les Schémas de cohérence territoriale (SCOT), même s'ils n'ont pas de contrainte de compatibilité explicite avec le PPA, doivent être pris en compte dans l'élaboration de ce dernier, pour la cohérence.

Le PPA est établi pour répondre aussi à une problématique sanitaire de qualité de l'air, majoritairement régie par la présence des polluants dont la surveillance est réglementée.

Il est complémentaire au deuxième Plan régional santé environnement (PRSE), piloté par la DREAL et l'ARS (Agence régionale de la santé), déclinaison régionale du second Plan national santé environnement (PNSE 2009-2013), issu du Grenelle de l'environnement, visant à instaurer un environnement respectueux de la santé.

### **1.2-L'objet de l'enquête publique**

Pour la mise en œuvre du PPA, un bilan doit être présenté annuellement devant le CODERST. Au moins tous les 5 ans il fait l'objet d'une évaluation par le préfet pour décider de l'éventuelle mise en révision de ce plan.

Le premier PPA des Bouches-du-Rhône a été approuvé le 22/08/2006. Ce plan dit de « première génération », qui comprenait 43 mesures principalement à destination du secteur industriel et du secteur du transport, outre qu'il ne prenait pas en compte les particules, s'est avéré insuffisant pour atteindre les normes qualité de l'air, à l'exception des oxydes de soufre, ce qui a motivé la décision de révision de ce PPA.

De plus, il y a un enjeu réglementaire à prendre en compte. Pour les PM<sub>10</sub>, après avoir reçu, le 28/10/2010, un avis motivé pour non respect depuis 2007 des valeurs limites (agglomération d'Aix-Marseille pour les Bouches-du-Rhône), la France est assignée devant la Cour européenne de justice. Pour le NO<sub>2</sub>, un très probable contentieux est à venir pour non respect des valeurs limites depuis 2010.

Un nouveau projet de PPA a donc été élaboré sous l'égide de la DREAL, chef de projet Mme Fabienne FOURNIER-BERAUD, chef de la mission qualité de l'air, service énergie construction air barrages.

Cette élaboration a débuté en janvier 2011 et s'est achevée en mars 2012 à l'issue de 4 comités de pilotage constitués de représentants de divers collèges : Etat, collectivités, acteurs économiques, associations et personnalités qualifiées, et de 7 groupes de travail techniques.

La phase des consultations est en cours :

- le projet (version du 23/05/2012) a reçu un avis favorable du CODERST le 21/06/2012,
- puis il a été soumis à l'avis des organes délibérants des communes, des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI), département et région, ainsi qu'à l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) par saisine du préfet le 06/07/2012,
- enfin, le projet (version du 22/11/2012 qui prend en compte certaines des observations formulées lors de la consultation ci-dessus) a été présenté à l'avis du public dans le cadre de la présente enquête publique, dont les modalités sont définies par les articles R222.22 à 27 de la sous-section 3. du Titre II, Livre II du code de l'environnement définissant les modalités d'enquête publique relatives au projet de PPA.

Le projet pourra est alors soumis à l'approbation du préfet.

### **1.3-Le projet**

Dans la région PACA, le département des Bouches-du-Rhône est le plus touché par la pollution de l'air. Il comprend de grandes zones urbanisées (Aix-Marseille, deuxième agglomération de France), des réseaux routiers et autoroutiers denses, le grand pôle industriel autour de l'étang de Berre, qui en font une zone dans laquelle les émissions de polluants atmosphériques sont particulièrement élevées ; il comprend aussi des zones sensibles à protéger, avec une population importante et des espaces naturels remarquables (calanques, divers massifs ...).

Quelques éléments du projet sont brièvement rappelés ci-dessous.

#### ***1.3.1-Les zones du PPA***

La zone du PPA a été définie sur la base du périmètre départemental. Toutefois, les communes de Ceyreste et la Ciotat d'une part, et celles de Barbentane, Chateaufort, Eyrargues et Rognonas d'autre part sont intégrées respectivement au PPA du Var (avec l'agglomération de Toulon) et à celui du Vaucluse (avec l'agglomération d'Avignon) qui sont en cours de révision (avis favorable du CODERST le 06/02/2013).

La conformité des territoires vis-à-vis des seuils réglementaires se vérifie sur la base des Zones administratives de surveillance (ZAS), sachant que si une partie d'une ZAS dépasse une valeur réglementaire, toute la zone est considérée comme non-conforme.

Le découpage en ZAS, suivant des règles nationales, se traduit ainsi pour ce PPA :

- Zone agglomération (ZAG) : agglomération d'Aix-Marseille, comme unité urbaine de plus de 250 000 habitants
- Zone urbaine régionale (ZUR) : regroupe les unités urbaines d'Arles et de Salon, unité urbaine entre 50 000 et 250 000 habitants
- Zone industrielle (ZI) : Fos-Berre, comme zone industrielle majeure (Rouen-Le-Havre est le 2<sup>ème</sup> cas en France)
- Zone régionale (ZR) : dans laquelle se trouve le reste de la zone PPA.

### ***1.3.2-La pollution***

AIR PACA, association agréée par l'Etat assure la surveillance de la qualité de l'air en région PACA. Elle mesure notamment les concentrations des polluants et leurs dépassements, et par modélisation de la dispersion atmosphérique elle évalue la population soumise à des dépassements des seuils ; elle a donc participé à l'élaboration du PPA. Elle a réalisé, à partir de la connaissance des sources (lieu, type, ...) sur le territoire, un inventaire pour l'année 2007 des quantités annuelles de polluants émis (SO<sub>2</sub>, CO, COV<sub>NM</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) par divers secteurs d'activité (agriculture-sylviculture-nature, production et distribution d'énergie, industrie et traitement des déchets, résidentiel-tertiaire, transport non routier, transport routier). Pour l'ozone (O<sub>3</sub>), polluant secondaire dont le processus de formation à partir des COV et/ou NO<sub>x</sub> sous l'action de la lumière est complexe, l'échelle départementale est peu adaptée car il peut parfois s'accumuler loin des sources d'origine des émissions de polluants.

### ***1.3.3-Les actions prévues***

Dans le PPA, l'étude porte sur les PM et les NO<sub>x</sub> (essentiellement NO<sub>2</sub>) qui sont les polluants prioritaires sur le département du fait des dépassements de valeurs limites observés.

Les actions, qui sont très détaillées, constituent l'essence même du PPA.

#### **-Mesures pérennes**

36 actions sectorielles (23 pour transport-aménagement-déplacement, 8 pour industrie et 5 pour résidentiel-agriculture-brûlage-tertiaire) et 1 action transversale sont prévues. Elles se répartissent suivant 3 types (20 réglementaires, 15 volontaires-incitatives et 2 d'accompagnement).

L'estimation de diminution sur la zone PPA, due à l'ensemble de ces mesures, pour les émissions de PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>/NO<sub>x</sub>, est respectivement 3,5%, 3,7%, et 2,4% pour industrie-déchets-production et distribution d'énergie, 1,3%, 1,4%, et 0,1% pour chauffage résidentiel, tertiaire et brûlage, 4,1%, 4,3% et 5,8% pour transport routier et non routier. Ce pourcentage, pour un polluant donné et pour un secteur donné, est le rapport entre la diminution de l'émission de ce polluant pour ce secteur et l'émission totale de ce polluant de l'ensemble des secteurs.

#### **-Mesures et procédures d'information et d'alerte du public en cas de pic de pollution atmosphérique**

La mise en œuvre des mesures d'urgence sera précisée par arrêté préfectoral

Notons qu'à ces mesures, prises au titre du PPA, s'ajoutent celles issues du Plan climat-énergie territorial (PCET), obligatoires dans la quasi-totalité des territoires des Bouches-du-Rhône (il y en a 6, qui sont soit adoptés soit en cours d'élaboration), et celles relevant des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) prévues par la loi Grenelle 2. Ayant évolué, après la phase de concertation, en mesures supplémentaires transport sur le cœur dense de l'agglomération Aix-Marseille à la suite de l'annonce par la ministre en charge de l'écologie de remettre à plat ce dispositif. Cette dernière a annoncé durant l'enquête publique l'abandon des ZAPA.

### *1.3.4-L'évaluation des effets attendus en 2015*

#### -Les émissions

\*A échéance 2015, la réduction des émissions fixée par **les objectifs nationaux** est de: 40% en NOx, 15% en PM<sub>10</sub> (mais qui a été révisée durant l'enquête publique et portée à 30) et 30% en PM<sub>2,5</sub>.

\*Le scénario tendanciel AMSM, qui prend en compte l'impact des mesures nationales (l'étude OPTINEC 4 prend en compte la mise en œuvre de la réglementation thermique 2012 et les obligations de rénovation prévues par les lois Grenelle 1 et 2, ainsi que des mesures dans le secteur des transports) dont les hypothèses ont été intégrées dans le modèle d'AIRPACA; aboutit à des réductions des émissions **pour la région PACA**, de 30% en NOx, 21% en PM<sub>10</sub> et 21% en PM<sub>2,5</sub>. **Pour la zone PPA**, ces réductions sont de 20,6% de NOx, 12,7% de PM<sub>10</sub> et 18,2% de PM<sub>2,5</sub>.

\*L'application de l'ensemble des mesures pérennes du PPA donne des réductions des émissions de : 8,3% de NOx, 8,9% de PM<sub>10</sub> et 9,4% de PM<sub>2,5</sub>; ces réductions sont, chiffrables pour certaines actions (données par les porteurs des actions ou estimées à partir de tests de sensibilité et/ou à partir de benchmark), ou fixées pour les actions non chiffrables.

\*Le scénario AMSM+PPA donne donc des réductions des émissions de : 29% en NOx, 21,6% en PM<sub>10</sub> et 27,6% en PM<sub>2,5</sub>.

La réduction des NOx est surtout obtenue sur les secteurs transport routier et non routier, et production et distribution d'énergie ; pour la diminution des PM ce sont le transport routier, le résidentiel et tertiaire, ainsi que la production et distribution d'énergie qui sont concernés. Ainsi les mesures nationales apportent plus que les mesures du PPA, et les objectifs nationaux ne sont pas atteints pour tous les polluants.

Par ailleurs une diminution de ces émissions sera due aux mesures supplémentaires visant la réalisation des objectifs énergétiques en matière de réduction des émissions de Gaz à effet de serre (GES).

#### -L'exposition de la population

La modélisation de la dispersion des polluants (émissions de 2007 corrigées avec les concentrations mesurées en 2009 et la météo de l'année « standard » 2009 imposée par le ministère) a permis à AIRPACA de calculer la répartition géographique des concentrations de polluants, puis d'évaluer l'exposition de la population soumise à des dépassements de seuils. Cependant cette exposition n'a pas été évaluée pour l'est de Marseille (mais elle a pu être estimée par analogie à la zone du pays d'Aix) et l'ouest du département qui comprend notamment la ZI Fos-Berre.

Pour la zone PPA modélisée (pays d'Aix/Gardanne, Marseille, Allauch/Aubagne) avec une population totale de 1 349 000 habitants, seule a été prise en compte la population résidentielle, sans compter celle sur les lieux de travail ou de loisirs ou celle se déplaçant ; la diminution de la population exposée à des dépassements de valeurs limites est de 96% pour le NO<sub>2</sub> (10 400 habitants resteraient exposés surtout du fait du transport routier) et 98% pour les PM<sub>10</sub> (5 700 habitants resteraient exposés surtout du fait de la combustion de biomasse). Pour les PM<sub>10</sub>, la contribution du chauffage au bois à foyer ouvert serait de 13% sur Marseille ; une estimation de l'impact dû au remplacement des foyers ouverts par des foyers fermés (sur Marseille seulement) montre que le nombre d'habitants exposés au dépassement de la valeur limite passerait alors de 5700 à 2500, sur la zone modélisée du PPA.

#### **1.4-La composition du dossier soumis à l'enquête**

Ce dossier comprend :

- une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête,
- la mention des textes qui régissent l'enquête publique et le plan de protection de l'atmosphère,
- un résumé non technique de présentation du projet,
- le projet de plan, avec l'erratum du tableau 7 page 144,
- un résumé non technique du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE),
- le bilan de la phase de consultation.

### **2-PREPARATION DE L'ENQUETE**

#### **2.1-L'organisation**

##### ***2.1.1-Désignation de la commission d'enquête***

Par décision N° E12000185/13 du 20/11/2012 monsieur le président du tribunal administratif de Marseille a désigné la commission d'enquête (pièce jointe 1) :

- président, M. François COLETTI,
- membres titulaires, M. Jean-Claude COSTA, qui assurera la présidence de la commission en cas d'empêchement du président, et M. Franck TASSY,
- membre suppléant, M. Jean-Pierre VALLAURI, qui remplacera l'un des membres titulaires en cas d'empêchement.

##### ***2.1.2-Modalités de l'enquête***

#### **-Organisation des permanences**

La commission d'enquête a établi, en concertation avec les mairies concernées, le calendrier des permanences. Les lieux et, pour chacun d'eux, le nombre des permanences, ont été choisis de façon à représenter les agglomérations et les zones industrielles. Trente permanences, réparties sur onze communes ont été prévues.

Par la suite, du fait de la fermeture exceptionnelle du lieu de la permanence à Aix-en-Provence, une date a dû être changée : le mercredi 13/02/2013 de 13h 30 à 16H 30 a été remplacé par le mardi 12/02/2013 de 9h à 12h, ce qui a donné le tableau ci-dessous.

TABLEAU DES PERMANENCES				
Villes	Correspondants	Dates		
AIX* (5)	M. LAUFER	Lundi	28/01/2013	9h-12h
		Mardi	05/02/2013	13h30-16h30
		Mardi	12/02/2013	9h-12h
		Jeudi	21/02/2013	9h-12h
		Vendredi	01/03/2013	9h-12h
ARLES* (3)	Mme BOURAS	Lundi	28/01/2013	9h-12h
		Mercredi	13/02/2013	9h-12h
		Jeudi	28/02/2013	13h30-16h30
AUBAGNE (2)	Mme NORMAND	Mardi	05/02/2013	14h-17h
		Jeudi	21/02/2013	9h-12h
BERRE (2)	M. GOMEZ	Mercredi	06/02/2013	14h-17h
		Mercredi	20/02/2013	14h-17h
FOS (2)	Mme THEBAULT	Mardi	29/01/2013	14h-17h
		Jeudi	14/02/2013	14h-17h
GARDANNE (2)	Mme DARMON	Mardi	05/02/2013	9h-12h
		Jeudi	21/02/2013	14h-17h
ISTRES* (3)	Mme SCOTTO/Mme GUERIN	Mardi	29/01/2013	9h-12h
		Jeudi	14/02/2013	9h-12h
		Vendredi	01/03/2013	14h-17h
MARIGNANE (1)	Mme ROMAGNY	Mercredi	20/02/2013	9h-12h
MARSEILLE** (5)	Mme SCHARFF	Lundi	28/01/2013	13h30-16h30
		Mardi	05/02/2013	9h-12h
		Mercredi	13/02/2013	9h-12h
		Jeudi	21/02/2013	13h30-16h30
		Vendredi	01/03/2013	13h30-16h30
MARTIGUES (2)	Mme MENTEYNE	Mercredi	06/02/2013	9h-12h
		Vendredi	01/03/2013	9h-12h
SALON (3)	M. OLMO/Mme PEREZ	Lundi	28/01/2013	14h-17h
		Mercredi	13/02/2013	14h-17h
		Jeudi	28/02/2013	9h-12h

\* sous-préfecture \*\* préfecture

-Entretien avec l'autorité organisatrice et la responsable du projet

Le mardi 18/12/2012 la commission d'enquête s'est réunie, dans les locaux de la DREAL à Marseille, avec M. Gilles BERTOTHY, chef du bureau des installations et travaux réglementés pour la protection des milieux, direction des collectivités locales, de l'utilité publique et de l'environnement à la préfecture des Bouches-du-Rhône, chargé du suivi du dossier par le préfet des Bouches-du-Rhône et Mme Fabienne FOURNIER-BERAUD, chef de la mission qualité de l'air, service énergie construction air barrages à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) PACA, responsable du projet.

Celle-ci a présenté le projet soumis à l'enquête publique et répondu aux questions de la commission d'enquête.

Par ailleurs, il a été convenu que :

\*l'enquête publique se déroulerait du 28/01/2013 au 01/03/2013 inclus et le tableau des permanences a été donné,



\*le principe de la tenue de 2 réunions d'information et de concertation avec le public, l'une à Fos-sur-Mer (ouest du département/industrie) et l'autre à Marseille (est du département/agglomération Aix-Marseille),

\*les pièces du dossier et le registre d'enquête seraient tenues à la disposition du public dans les communes où ont été prévues les permanences, mais aussi à la préfecture (correspondant M. BERTOTHY) et aux sous-préfectures d'Aix-en-Provence (correspondante Mme BARBIERI), d'Arles (correspondante Mme RABOIN) et d'Istres (correspondante Mme MARZIALE),

\*le dossier pourrait être consulté par le public sur le site internet de la préfecture <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr>.

Le tableau des permanences a été remis à M. BERTOTHY en vue de la rédaction de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique.

#### -Arrêté préfectoral d'organisation et arrêté modificatif

Sont parus l'arrêté préfectoral n° 2012-PPA du 28/12/2012 et l'arrêté modificatif du 07/01/2013, du fait du changement de permanence indiqué ci-dessus (pièce jointe 2).

#### -Organisation de 2 réunions d'information et de concertation avec le public

En concertation avec Mme FOURNIER-BERAUD et M. BERTOTHY, ces 2 réunions ont été organisées. Elles ont été fixées respectivement au jeudi 07/02/2013 de 18 h à 20 h dans la salle du conseil municipal de Fos-sur-Mer et le mardi 12/02/2013 de 16 h 30 à 18 h 30 à l'amphithéâtre St Charles dans les locaux de la DREAL, 16 rue Zattara à Marseille. L'information du public sur la tenue de ces 2 réunions a été notamment faite par l'affichage de l'avis dans les lieux où a été déposé le dossier d'enquête, par sa parution dans les journaux «La Provence» et «La Marseillaise» en même temps que le rappel de l'avis d'enquête (le 31/01/2013) et par sa publication sur le site de la préfecture. Le programme de ces réunions publiques consistait en la présentation du projet par la responsable, suivie des questions du public et des réponses apportées.

### 2.2-L'analyse du dossier

#### *2.2.1-Réunion avec la responsable du projet*

Une autre réunion de la commission avec la responsable du projet s'est tenue le vendredi 18/01/2013, dans les locaux d'AIRPACA à Marseille, à laquelle ont participé M. ROBIN, directeur et M. VIRGA, ingénieur. Les échanges qui ont eu lieu ont permis à la commission d'enquête d'approfondir certains points du projet, puis de faire des observations.

#### *2.2.2-observations de la commission d'enquête et de la réponse de la responsable du projet*

La commission d'enquête a fait diverses observations auxquelles la DREAL, par la Responsable du projet, a répondu (Pièce 4).

#### -revoir en urgence les tableaux,

Afin d'intégrer les corrections dans le dossier soumis à l'enquête publique avant le début de celle-ci, la responsable du projet a établi un erratum (ci-joint) du tableau 7 de la page 144, relatif à l'estimation de l'amélioration de la qualité de l'air résultant de l'ensemble des

mesures. Cet erratum a été envoyé par M. BERTOTHY dans tous les lieux où avait été déposé le dossier.

-autres observations portant sur la forme et le fond du projet

La commission d'enquête considère que la DREAL a apporté des réponses satisfaisantes sur divers points, et notamment :

\*les raisons pour lesquelles l'ozone n'a pas été pris en compte dans le PPA,

\*l'objectif national de réduction des PM<sub>10</sub> est passé de 15% à 30% (page 152), et pour le tendanciel AMSM, en plus des pourcentages donnés à la même page pour les réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> de la région PACA, ceux de la zone PPA ont été fournis et sont respectivement de 20,6%, 12,7% et 18,2%,

\*les scénarii et l'étude OPTINEC ont été précisés par « l'étude OPTINEC est basée sur les prévisions et hypothèses relatives à la croissance du PIB, l'évolution du prix des énergies et du taux de parité €/\$. Le scénario AMSM s'appuie sur la mise en œuvre de la réglementation thermique 2012 et les obligations de rénovation introduites par la loi Grenelle 1 ainsi que les obligations de rénovation imposées aux bâtiments de l'Etat ainsi qu'aux bâtiments tertiaires (loi Grenelle 2). Dans le secteur des Transports, les scénarii OPTINEC s'appuient sur diverses mesures :

-des mesures techniques qui permettent l'amélioration de la performance énergétique des modes de transport,

-des mesures entraînant des reports modaux qui sont prises en compte à travers des scénarii d'évolution des trafics »,

\*la révision de la résolution ou du format des cartes,

\*au sujet des moyens de surveillance par modélisation, il sera précisé au § 7.2 « des précisions et compléments sur les techniques utilisées pour l'évaluation de la pollution sur les territoires pourront être obtenus auprès d'AIR PACA »,

\*pour les explications sur les différents pourcentages de réduction retenus dans les hypothèses une précision a été ajoutée. « les hypothèses formulées sont issues de travaux de benchmarks ou ont été communiquées par les porteurs d'actions »,

\*point sur le projet d'arrêté ministériel relatif aux mesures d'urgence,

\*le glossaire a été complété.

Par contre la commission d'enquête maintient sa demande de prise en compte d'autres points et notamment les suivants :

\*une explication fondée devrait être donnée quant à la fixation, à partir des mesures du PPA, de la réduction des émissions des polluants (ou leurs pourcentages) pour chacun des 3 groupements de secteurs d'activité considérés, et donc pour leur total ; il est nécessaire, en effet, de comprendre le bien fondé de ces divers pourcentages puisque leur total (des émissions ou des pourcentages pondérés) est ensuite utilisé pour vérifier si les objectifs nationaux sont satisfaits.

\*un tableau récapitulatif des actions devrait être établi, donnant, pour chacun des 3 groupements des secteurs considérés, et pour les 3 classes d'actions (réglementaires, volontaires et d'accompagnement) uniquement les dénominations des types et sous-types d'actions ; un tableau de ce type est donné ici. Une telle présentation donne une vue d'ensemble des actions et permet de mieux voir la cohérence en mettant en évidence que, parfois, des actions réglementaires sont complétées par des actions volontaires ; c'est le cas, pour l'ensemble Transport/Aménagement/Déplacement, des actions réglementaires de type 5 « optimiser la gestion du trafic routier » (sous-types 5.1 et 5.2), 6 « mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire » (sous-types 6.1 et 6.2) et 7 « inciter au

SECTEURS D'ACTIVITE	REGLEMENTAIRES (20)	VOLONTAIRES ET INCITATIVES (15)
INDUSTRIE (8)	<p>1. Réduction des émissions diffuses de poussières</p> <p>2. Réduction des émissions canalisées de poussières</p> <p>3. Réduction des émissions de PM et Nox</p> <p>4. Réduction des émissions de COV, HAP,</p> <p>5. Optimiser la gestion du trafic routier</p> <p>6. Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire</p>	<p>1.1 Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux émetteurs de plus de 5T/an</p> <p>1.2 Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux carrières</p> <p>1.3 Mettre en place un plan logistique de transport / fret aller-retour</p> <p>2. Réaliser des études technico-économiques et mettre en place des actions de réductions appropriées</p> <p>3.1 Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance de plus de 20Mw</p> <p>3.2 Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20 Mw</p> <p>4. Renforcer l'action de l'inspection des installations classées sur les points noirs multipolluants (benzène, 1-3 butadiène, HAP, ...)</p> <p>5.1 Réduire les vitesses de 20km/h sur le département après étude de faisabilité technique préalable</p> <p>5.2 Intégrer la problématique de la qualité de l'air dans la régulation dynamique des vitesses sur section autoroutière perturbée</p> <p>6.1 Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des Valeurs Limites PM/NOx</p> <p>6.2 Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact</p> <p>7.1 Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacement établissements scolaires</p> <p>7.2 Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants</p> <p>8. Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% et de recours aux filières alternatives</p> <p>9.1 Réduire les émissions du Grand Port Maritime de Marseille par l'électrification des navires à quai</p> <p>9.2 Réduire les émissions de l'aéroport Marseille-Provence</p>
TRANSPORT/AMENAGEMENT/ DEPLACEMENT (23)	<p>10. Réduire les émissions des infrastructures routières de type « tunnels urbains »</p> <p>9. Réduire les émissions des Ports et Aéroports</p> <p>11. Réduire les émissions des installations de combustion tous combustibles (bois, foin, gaz)</p> <p>12. Réduire les émissions des petites installations de combustion bois</p> <p>13. Réduire les émissions dues au brûlage</p>	<p>14. Optimiser la gestion du trafic routier</p> <p>15. Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire</p> <p>14.1 Mettre en place des voies de télépéage sans arrêt au niveau des barrières de péages</p> <p>14.2 Créer ou agrandir des parkings de covoiturage sur l'A51 et l'A7</p> <p>15. Mettre en place des contrats d'axe dans le cadre de la mise en œuvre de nouveaux projets Transport en Commun en site propre (TCSP)</p> <p>16.1 Instaurer des objectifs qualité de l'air dans le cœur dense de l'agglomération Aix-Marseille</p> <p>16.2 Valoriser le schéma de développement des transports collectifs des autorités organisatrices des transports urbains</p> <p>16.3 Prioriser les transports en commun sur voies rapides urbaines</p> <p>16.4 Développer les services régionaux TER 2012/2015 et les projets ferroviaires dans le cadre du CPER</p> <p>16.5 Favoriser les déplacements doux</p> <p>16.6 Développer l'information usager et l'intégration tarifaire</p> <p>17.1 Accompagner les objectifs de report modal (feroutage, meroutage, fluvial) pour le transport des marchandises du Grand Port Maritime de Marseille</p> <p>17.2 Mettre en place et animer des "comités de transfert modal"</p> <p>17.3 Développer la mise en place de chartes CO2</p> <p>18. Mise en place d'une charte "chantier propre" intégrant un volet qualité de l'air</p> <p>19. Veiller à bonne articulation entre le PPA et les plans Climat Energie territoriaux</p> <p>20. Conditionner les aides à la production du certificat de contrôle et du suivi Qualité de l'air de l'installation</p>
RESIDENTIEL/TERCIAIRE/ AGRICULTURE/BRULAGE (5)	<p>21. Améliorer les connaissances : Améliorer les connaissances sur les polluants (Particules, polluants organiques persistants (POP), ...), pour l'INDUSTRIE</p> <p>22. Formation/Sensibilisation/pédagogie: Mettre en place des démarches de formation, de sensibilisation et de pédagogie auprès des acteurs contribuant à la mise en œuvre des PPA et du grand public, pour TOUS LES SECTEURS</p>	<p>17. Améliorer le transport de marchandises</p> <p>17.3 Développer les performances des flottes de véhicules poids lourds PTA&lt;3,5t</p> <p>18. Diminuer l'impact environnemental des chantiers</p> <p>19. Intégration Air Climat</p> <p>20. Réduire les émissions des installations collectives de combustion bois</p>

report modal, au développement des transports publics et des modes actifs » (sous-types 7.1 et 7.2) et des actions volontaires correspondantes, respectivement de type 14 (sous-types 14.1 et 14.2), 15 et 16 (sous-types de 16.1 à 16.6) ; on pourra se reporter au tableau pour les intitulés des sous-types d'actions.

\*la modélisation relative aux personnes exposées à des dépassements des normes de l'ouest du département (incluant la ZI Fos-Berre) devrait être réalisée le plus rapidement possible, en complément de celle effectuée pour une grande partie de l'est (comprenant notamment la ZAG d'Aix-Marseille).

\*Un tableau (7bis) devrait être ajouté, relatif aux « pourcentages stricts » de chacun des 3 groupements de secteurs d'activité qui sont plus compréhensibles que ceux du tableau 7, et mettent mieux en évidence l'effort réel demandé à chacun de ces groupements ; un tableau de ce type est donné ci-dessous et montre bien sûr que ces pourcentages sont beaucoup plus forts que leurs correspondants du tableau 7 ; ces pourcentages, comme c'est le cas pour ceux du tableau 7 devraient être mentionnés dans les mesures du PPA car ce sont eux qui sont directement en relation avec les mesures dans le secteur (ou groupement) d'activité considéré.

SECTEURS D'ACTIVITE	EMISSIONS	PM10	PM2,5	Nox
INDUSTRIE/DECHETS/ PRODUCTION ET DISTRIBUTION D'ENERGIE	EMISSION 2007 (kt)	3,6	2,1	29,9
	DIMINUTION PPA (kt)	0,278	0,195	1,418
	POURCENTAGE DE DIMINUTION	7,72%	9,29%	4,74%
CHAUFFAGE RESIDENTIEL, TERTIAIRE ET BRULAGE	EMISSION 2007 (kt)	1,7	1,4	3,4
	DIMINUTION PPA (kt)	0,104	0,075	0,053
	POURCENTAGE DE DIMINUTION	6,10%	5,36%	1,56%
TRANSPORT ROUTIER ET NON ROUTIER	EMISSION 2007 (kt)	2,5	1,9	26,9
	DIMINUTION PPA (kt)	0,321	0,229	3,519
	POURCENTAGE DE DIMINUTION	12,84%	12,05%	13,08%

Tableau 7 bis : estimation de l'amélioration de la qualité de l'air résultant de l'ensemble des mesures du PPA (les pourcentages indiqués sont les pourcentages relatifs aux groupes de secteurs correspondants, calculés à partir des diminutions des émissions données dans le tableau 7-erratum et des émissions de 2007 données dans le tableau 6)

\*Enfin, en plus de l'intégration dans le document du projet d'une part du changement de l'objectif national pour les PM<sub>10</sub>, et d'autre part des diminutions des émissions dans le tendanciel AMSM (mesures nationales) pour la zone du PPA (à la place des régionales qui étaient indiquées), il serait bon d'introduire un tableau pour montrer clairement le degré d'atteinte des objectifs ; les conclusions qui avaient été tirées sont à revoir pour les PM<sub>2,5</sub> pour lesquelles l'objectif est quasiment atteint. Un tableau de ce type est donné ci-dessous.

	PM10	PM2,5	NOx
Mesures PPA	8,9%	9,4%	8,3%
Tendantiel AMSM	12,7%	18,2%	20,6%