

AMSM + PPA	21,6%	27,6%	28,9%
Objectifs nationaux	30%	30%	40%

Tableau : comparaison de la diminution des émissions attendues entre 2007 et 2015, tous secteurs d'activité confondus, et avec les objectifs.

### **3-DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

#### **3.1-L'information effective du public et publicité de l'enquête**

Conformément à l'arrêté préfectoral, l'avis d'enquête publique (pièce 3) a bien été :

- affiché, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et l'est resté pendant toute la durée de l'enquête, dans les mairies des 11 communes concernées, ainsi que dans les 3 sous-préfectures et à la préfecture ; les certificats des maires ou des autorités préfectorales l'attestent aussi,
- inséré dans « La Provence » et « La Marseillaise » (édition des Bouches-du-Rhône) dans les 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête (le 10/01/2013) et rappelé dans les 8 premiers jours (le 31 /01/2013),
- publié sur le site internet de la préfecture : <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr> quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et y est resté pendant sa la durée.

Le dossier (dont le projet comportait aussi l'erratum du tableau 7) et le registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public à la préfecture à Marseille et aux sous-préfectures d'Aix-en-Provence, d'Arles et d'Istres. Le dossier a pu être consulté par le public sur le site internet de la préfecture <http://www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr>.

#### **3.2-Les permanences**

Aucun problème ne s'est posé, ni sur la mise à disposition des dossiers, ni sur la présence du commissaire enquêteur ; le climat dans lequel se sont déroulées les permanences a été très bon.

#### **3.3-Les réunions d'information et d'échange avec le public**

Leur publicité a été correctement faite (pièce 3). Elles se sont tenues en présence de la commission d'enquête, conformément à ce qui avait été prévu et indiqué ci-dessus. Mme FOURNIER-BERAUD a présenté le projet avec M.COUTURIER, chef de l'unité territoriale des Bouches-du-Rhône de la DREAL, et M. VILLETARD directeur opérationnel d'AIRPACA pour l'ouest des Bouches-du-Rhône, pour la réunion de Fos-sur-Mer, et avec M. ARMENGAUD, responsable de la coopération scientifique à AIRPACA, pour la réunion de Marseille. Le public n'a pas été nombreux mais s'est montré très concerné par le sujet. Un compte-rendu a été rédigé pour chacune des réunions (pièce 5) et a été remis à Mme FOURNIER-BERAUD et M. BERTOTHY.

#### **3.4-Le remplacement d'un membre titulaire de la commission d'enquête par le membre suppléant**

Le 28/02/2013 M. Franck TASSY, empêché du fait de problèmes importants, a été remplacé par M. Jean-Pierre VALLAURI pour la suite de l'enquête publique.

### 3.5-La clôture de l'enquête et le transfert des registres d'enquête

En accord avec M. BERTOTHY, les dossiers ont été laissés dans les lieux où ils avaient été déposés. Les registres ouverts dans les mairies ont été, soit récupérés par le commissaire enquêteur lors de sa permanence qui avait lieu la dernière demi-journée de l'enquête, soit envoyés par courrier au président de la commission ; ceux déposés à la préfecture et dans les sous-préfectures ont été récupérés par M. BERTOTHY qui les a remis au président de la commission. Ces registres ont été clos par les membres de la commission.

### 3.6-La relation comptable des observations du public

Vingt observations différentes ont été portées par le public sur les registres d'enquête. Elles émanent de :

- 5 industriels, dont un organisme représentatif,
- 4 associations, dont une a fait 2 observations,
- 10 particuliers.

Elles sont formulées sous forme d'annotations ou de courriers, comportant en général plusieurs remarques ou propositions.

Le tableau récapitulatif des observations est donné ci-dessous.

OBSERVATIONS				
Lieux	Auteurs	Qualité	Types	Remarques
Préfecture (2)	Mme et M. BRIEU	particuliers	courrier	
	M. VAN BEEK	ESSO	courrier	
Sous-préf. Aix (0)				
Sous-préf. Arles(0)				
Sous-préf. Istres(0)				
Aix-en-Prov. (5)	Mme COLARD	association PAE	annotation	
	M. TAOUILLET	CIQ Les Milles	annotation	
	M. ROUSSEAU	Particulier	annotation	
	PAE	association	courrier	
	M. BOIS	particulier	courrier	
Arles (0)				
Aubagne (2)	M. DEGIOANNI	particulier	annotation	
	Mme et M. LEJEUNE	particuliers	courrier	
Berre (0)				
Fos-sur-Mer (0)				
Gardanne (1)	M. FREYNIER	Organisation syndicale	annotation	
Istres (0)				
Marignane (0)				
Marseille (9+1*)	M. MIOLITO	Coll. Cycl.Enragés	annotation	
	M. VAN BEEK	ESSO	courrier	IdemPréfecture
	M. PAYAN	UFIP	courrier	
	Mme KREUTZER	LYONDELLBASEL	courrier	
	M. QUELIN	PETROINEOS	courrier	
	M. CHAPON	NAPHTACHIMIE	courrier	
	Coll. Vélos en Ville	association	courrier	

	Mme THOMAS et M. D'ORTONA	particuliers	courrier	
	Mme et M. GUERET	particuliers	courrier	
	M. CICCOLI	particulier	courrier	
Martigues (1)	M. BOULLERNE	particulier	courrier	
Salon-de-Prov.(1*)	M. PAYAN	UFIP	courrier	idem Marseille

\* observations déjà déposées dans un autre lieu d'enquête

### 3.7-Remarque

M. BERTOTHY a permis à la commission d'enquête d'assister à la réunion du Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) du 06/02/2013, au cours de laquelle les projets des PPA de Toulon et d'Avignon, ainsi que celui du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) ont obtenu un avis favorable.

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

Le procès-verbal des observations a été remis à la Responsable du projet qui a fait un mémoire en réponse (pièces 6).

Globalement, les observations et propositions, recueillies lors de l'enquête publique dans les 20 annotations et lettres, concernent les thèmes généraux suivants :

-LIMITATION DE VITESSE ET AMENAGEMENTS DES GRANDS AXES ROUTIERS :  
90 km/h, tunnel.

-TRANSPORTS EN COMMUN : voies spéciales, tramway Aubagne-Marseille, Bus à haut niveau de service (BHNS) Aix-Marseille.

-BRULAGE DES DECHETS VERTS ET FOYERS DOMESTIQUES : communication et information sur la toxicité des fumées, respect des réglementations, interdictions, moyens alternatifs ou complémentaires (collecte, broyage, compostage, filtres...).

-LA VILLE ET LE VELO (ET AUTRES DEPLACEMENTS DOUX) : très détaillé (près de 10 pages d'observations points par points sur les mesures prévues par le PPA).

-RAFFINAGE ET PETROCHIMIE : règlements européens encore en projet, études technico-économiques et délais liés à ces projets, critères économiques à définir, efforts anti pollution déjà faits ou prévus.

-DIVERS : questionnement sur le PPA (notamment sensibilisation, formation pédagogie pour le grand public, implication de tous les acteurs, seuil d'ozone, gestion PPA/PLU, opposabilité du PPA, publicité, capteurs supplémentaires, coûts des mesures, voitures à basses émissions, amélioration des performances anti-pollution des véhicules, déplacements résidences/lieux de travail, contraintes renforcées pour les industriels, décharges manquantes, future centrale à biomasse de Gardanne).

La commission d'enquête a analysé précisément ces observations/propositions. Pour en faciliter la compréhension et la lecture, elles ont été retranscrites de manière synthétique et uniformisée en sous-paragraphes indépendants. Ont été également précisées point par point les informations apportées par la DREAL dans son mémoire en réponse et l'avis de la commission d'enquête a été donné.

Notons que 2 avis favorables et un avis défavorables ont été clairement exprimés sur les 20 annotations et lettres.

#### **4.1-Aix en Provence : 3 annotations et 2 lettres**

##### **4.1.1-CIO des Milles**

Dans son annotation du 6 février 2013 sur le registre d'enquête, M. A.TAOUILLET du CIO trouve explicite et claire la distinction entre les actions réglementaires et les actions volontaires d'accompagnement prévues dans le PPA. Il considère que la France est en contentieux avec l'Europe pour non respect des seuils réglementaires sur les particules PM 10 et qu'elle semble même lourdement sanctionnée.

Il présente ensuite 4 observations.

1°) Il est regrettable pour lui que le législateur n'ait pas rendu obligatoire et réglementaire l'action d'accompagnement définie en page 43 du PPA sur la formation, la sensibilisation et la pédagogie auprès des acteurs et du grand public.

**Réponse de la DREAL :** *la mesure 22 ne peut pas se présenter sous la forme d'une mesure réglementaire contraignante du fait de sa portée auprès du grand public.*

2°) Il n'a pas trouvé l'indication du nombre de jour où la pollution de l'air, par l'ozone par exemple, dépasse les seuils autorisés.

**Réponse de la DREAL :** *l'analyse sur la base des données de la zone PPA, paragraphe 7.1.2, présente un état des lieux des dépassements pour les NOx, les PM10 et les PM2,5, polluants jugés prioritaires car ne respectant pas les valeurs limites. Un paragraphe sera rajouté pour préciser la situation pour l'ozone.*

3°) Il considère qu'il va falloir que l'administration gère pour les PPA la contradiction avec la « concentration/ densification urbaine voulue par les PLU/POS ».

**Réponse de la DREAL :** *les actions 6.1, 6.2 et 15 notamment qui visent à la réduction des émissions associées à la problématique urbaine de la densification, avec la mise en place de dessertes associées, doivent permettre de prendre en compte cet antagonisme.*

4°) Il demande « à quand une réunion publique par bassin de vie ? ».

**Réponse de la DREAL :** *le nombre et la localisation des réunions publiques ont été décidés par la commission d'enquête.*

<p><b><u>Avis de la commission :</u></b> la réponse de la DREAL paraît satisfaisante. La commission d'enquête, en liaison avec les services préfectoraux, a considéré qu'il convenait de tenir 2 réunions publiques, l'une à Fos sur Mer, l'autre à Marseille permettant au public de participer sans avoir à faire de longs déplacements. Le projet de PPA devra être complété par un paragraphe sur l'état des lieux pour l'ozone.</p>
--

##### **4.1.2-Association PAE membre associatif quartier**

Dans son annotation du 7 février 2013, Mme F. COLARD, présidente de l'association, présente plusieurs observations.

1°) Elle regrette que le PPA, document important, ne soit pas opposable.

**Réponse de la DREAL : les mesures prévues dans le cadre du PPA seront opposables dès lors qu'elles auront été reprises dans des arrêtés (préfectoraux ou municipaux selon la compétence concernée). Cela constitue la mise en œuvre du plan.**

2°) Elle note le manque de publicité autour de l'enquête publique et souligne le fait que le projet de PPA arrive en même temps que l'enquête publique du Plan local d'urbanisme/Projet d'aménagement et de développement durable (PLU/PADD), ce qui ne va pas dans le sens « participatif/citoyen ».

**Réponse de la DREAL : la publicité a été faite selon le cadre réglementaire en vigueur (insertion dans 2 journaux). Par ailleurs, l'information a été relayée sur le site internet de la préfecture et de la DREAL.**

3°) Elle fait remarquer que seule l'A 51 à une vitesse limitée à 90 km/h.

**Réponse de la DREAL : au-delà de l'A51, depuis décembre 2012, la mesure de réduction de vitesse de 20 km/h vise 4 tronçons périurbains du département : A7 entre Marseille et Septèmes les Vallons, A50 entre Marseille et Aubagne, et A55 entre Marseille et le tunnel des treize vents. En parallèle, à des fins de mise en cohérences des vitesses, la section 2x2 voies entre Martigues et le giratoire de la Fossette en direction d'Arles(RN568) est également dorénavant limitée à 90 km/h, en dehors des sections à l'approche des différents carrefours.**

**Les tronçons concernés ont été choisis sur la base des conclusions d'une étude permettant de recenser les axes à forte densité de trafic et à forte densité de population dans une bande de 200 mètres de part et d'autre de l'axe.**

4°) Elle propose de placer des capteurs de mesure de la pollution près des écoles, des entrées de ville... pour pouvoir suivre « l'évolution des mesures mises en place par la CPA ou la ville ».

**Réponse de la DREAL : les stations de surveillance sont implantées conformément aux dispositions prévues dans la directive 2008/50/CE (nombre, typologie de capteurs, polluants...).**

5°) Elle demande : « à quand un bus à Haut niveau de service (BHNS) entre Aix et Marseille ? ».

**Réponse de la DREAL : il n'y a jamais eu de projet de BHNS entre Aix et Marseille. Il existe actuellement la navette Aix-Marseille Cartreize et le TER qui offrent des alternatives à la voiture particulière. Une étude générale de priorisation des Transports en commun(TC) sur les axes structurants éclairera sur la faisabilité et la pertinence d'aménagements pour prioriser les TC sur l'axe Aix-Marseille. En prolongement de ce projet en entrée de Marseille, et afin de répondre à la demande croissante de déplacements sur le quadrilatère Marseille/Vitrolles-Marignane/Aix en Provence/Aubagne, la DREAL**

*propose de lancer une étude partenariale sur la recherche de solutions pour améliorer les performances des TC routiers entre Aix et Marseille (A7 et A51), entre Marseille et Vitrolles(A7) et entre Marseille et Aubagne(A50).*

6°) Elle souligne le danger pour la ZAPA d'Aix si on ne prend pas en compte les véhicules diesel et si les quartiers « entrées de ville » deviennent de grand parking de rétention. Elle considère qu'une réunion publique sur le sujet serait bienvenue.

***Réponse de la DREAL : s'agissant du projet ZAPA, D. BATHO (ministre de l'écologie) a annoncé l'abandon du dispositif, jugé socialement injuste. La CPA poursuit cependant sa réflexion en faveur d'actions à même d'améliorer la qualité de l'air.***

***Avis de la commission :*** la réponse de la DREAL est bien argumentée. Elle paraît satisfaisante. Les études prévues pour la priorisation des transports en commun sur l'axe Aix-Marseille et améliorer les performances sur certains autres axes, en réponse à l'observation 5°), pourraient être reprises dans le PPA.

#### **4.1.3-Monsieur Pierre ROUSSEAU**

Les observations et propositions de M. ROUSSEAU ont été présentées en 2 fois sur le registre d'enquête, le 5 puis le 26 février 2013. Elles concernent la pollution de l'air venant des autoroutes et celle issue des brûlages de déchets verts.

1°) Considérant « qu'il n'est pas responsable ne n'avoir aucun projet » pour les autoroutes A8 et A51, ceinturant le centre ville d'Aix, il propose globalement « un enterrement partiel ou total de 2 voies par sens, réservées au transit à vitesse réduite, et récupération de la couverture pour un boulevard urbain à circulation apaisée » (avec développement des modes doux, éventuellement bus en site propre, aménagements en bordure du boulevard urbain).

***Réponse de la DREAL : l'étude menée pour hiérarchiser les tronçons de voirie sur lesquels devrait porter prioritairement la mesure de réduction de vitesse a fait apparaître le tronçon de l'A51 compris entre la sortie vers les Milles(RD29) et la RN 296(montée d'Avignon) comme un tronçon prioritaire. La réduction de vitesse, qui ne concerne aujourd'hui que les tronçons de voirie exploités par l'Etat(en l'occurrence la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIRMED), s'applique bien sur ce tronçon de l'A51. Pour les autoroutes concédées, des réflexions sont en cours avec ESCOTA pour la mise en place d'une mesure de gestion dynamique de vitesse couplée à la problématique qualité de l'air.***

2°) Dans les zones périurbaines, il faudrait faire respecter l'interdiction de brûlage des déchets verts.

***La DREAL a développé la réponse à cette proposition pour les nombreuses observations détaillées recueillies pour Marseille notamment.***

***Avis de la commission :*** la DREAL ne répond pas à la première proposition qui paraît un projet à très long terme (hors PPA actuel) et qui demanderait des études approfondies et par la suite des investissements très importants. Elle donne cependant des informations sur les projets de réduction de vitesse sur certains tronçons prioritaires de l'A51 et il serait souhaitable de les inclure dans le PPA.

#### 4.1.4-Association du Paysd'Alsace-écologie

Par lettre du 15 février 2013, l'association considère que le PPA a le mérite de faire un bilan exhaustif des sources de pollution et de la situation. Ses observations et propositions sont détaillées ci-dessous.

1°) Nombre très restreint d'actions concrètes, très peu de chiffrage pour les coûts, et des échéanciers déjà dépassés (année 2012). L'association étaye cette observation par de nombreux exemples et demande d'améliorer ces points et de mettre en relief un nombre restreint d'actions emblématiques réalistes,

***Réponse de la DREAL : Le PPA présente 37 mesures dont 20 actions réglementaires qui se veulent les plus opérationnelles possibles dans leur mise en œuvre et 15 actions volontaires ou incitatives, qui prennent en compte les liens de compatibilités avec les Plans de déplacement urbain (PDU) et PLU. Un meilleur suivi de la mise en œuvre de l'ensemble de ces actions devrait permettre d'obtenir une plus grande efficacité et une meilleure implication des acteurs. Concernant le chiffrage des coûts, celui-ci est difficile à quantifier alors même que pour le secteur industriel les mesures consistent la plupart du temps en la réalisation d'une étude technico-économique. Cependant, la DREAL va s'efforcer de renseigner la rubrique « coût » des mesures pour lesquelles des données bibliographiques facilement accessibles existent.***

***Concernant l'échéancier, un certain nombre d'actions ont déjà été mises en œuvre dès 2012. C'est le cas notamment pour la mesure de réduction de vitesse pérenne et pour la plupart des mesures à destination du secteur industriel. Depuis la phase de concertation, les échéances annoncées pour certaines actions au moment de la phase de concertation n'ont cependant pas été tenues. Les échéanciers d'un certain nombre d'actions vont être modifiés pour tenir compte des échéances de mise en œuvre actualisées.***

2°) Étendre l'obligation d'avoir 30% de véhicules à basse émission aux voitures de location.

***Réponse de la DREAL : pas de réponse écrite.***

3°) Qu'elle sera l'implication des différents acteurs (industriels, communes, particuliers) dans la réalisation de ce plan : quels moyens sont vraiment mobilisés ?

***Réponse de la DREAL : elle ne répond pas explicitement.***

4°) Il y a peu de médiatisation pour ce PPA : prévoir des mesures de communication un peu fortes en direction du public qui est effectivement bien concerné par les transports (voiture) et les secteurs résidentiels (chauffages, brûlages).

***Réponse de la DREAL : un bureau d'études et une agence de communication ont été mandatés fin 2012 pour travailler sur le sujet***

***Avis de la commission : Les propositions de la DREAL paraissent satisfaisantes pour les points 1 et 4. Elles pourraient être reprises dans la version définitive du PPA. Pour le point 2, une réponse téléphonique a précisé à la commission que les flottes de voitures de location sont visées si elles comptent plus de 50 véhicules. Pour le point 3, la DREAL a apporté une***

réponse précise sur une question similaire du collectif vélos en ville (comité de pilotage, gouvernance...).

#### **4.1.5-Monsieur Daniel BOIS**

Dans sa lettre, Monsieur BOIS note que le PPA met l'accent sur la pollution due à la circulation en oubliant un peu les actions en direction du secteur résidentiel. C'est pourquoi, il propose des actions à réaliser pour ce secteur qui pour lui « sont possibles à court terme (maintenant) et probablement peu coûteuses pour les deniers publics ».

1°) Expliquer au public l'impact des comportements individuels sur la pollution particulaire : les feux de toute sorte génèrent des quantités considérables de particules nocives,

**Réponse de la DREAL : la mesure 22 du PPA prévoit de sensibiliser le grand public sur certaines mesures, chiffres à l'appui.**

2°) Faire respecter les réglementations existantes, avant toute nouvelle réglementation : pour le brûlage des déchets, notamment les déchets verts, plutôt que de « rappeler » la réglementation existante, le PPA devrait demander aux municipalités « de faire respecter cette réglementation » (cf. la circulaire de 2011).

**Réponse de la DREAL : s'agissant du brûlage de déchets verts, le PPA ne se contente pas de « rappeler » la réglementation existante, il va au-delà, notamment en précisant les modalités dérogatoires pour la pratique de l'écobuage, le brûlage des déchets verts agricoles et les obligations légales de débroussaillage.**

3°) Mettre en place des « réglementations plus contraignantes (chaudières performantes pour réduire les pollutions rejetées...) » sans perdre de temps et les faire appliquer.

**Réponse de la DREAL : 2 mesures réglementaires concernent les chaudières : cf. 11 et 12 selon la puissance considérée.**

**Avis de la commission : la DREAL apporte des réponses aux observations présentées, notamment dans le cadre des réglementations et de leur application. Il paraît souhaitable de bien souligner dans le PPA que chaque acteur public concerné doit faire appliquer ces réglementations et que les administrés doivent les respecter.**

#### **4.2-Aubagne : 1 lettre et une annotation**

##### **4.2.1-Madame et Monsieur LEJEUNE**

Dans leur lettre du 15 février 2013, ces 2 personnes sont très favorables au projet de PPA. Elles soulignent que la ville d'Aubagne a été visionnaire pour la lutte contre la pollution de l'air (réduction du CO2 et des particules) en permettant la gratuité des transports en commun, ce qui a contenu la circulation automobile, et en faisant aboutir les projets de tramway et de tram-tram qui s'intégreront dans un pôle commun avec la 3<sup>ème</sup> voie SNCF de Marseille à Aubagne. Elles proposent des améliorations.

1°) La prolongation du tramway d'Aubagne à Marseille.



***Réponse de la DREAL : la prolongation du tramway d'Aubagne à Marseille ne figure pas dans les priorités à mettre en place dans le cadre de l'appel à projets TCSP (Transport en commun en site propre).***

2°) La généralisation de la gratuité pour tous dans les transports en commun d'agglomération.

***Réponse de la DREAL : Cette mesure ne peut là encore que relever du volontariat. Or aucune collectivité ne s'est portée volontaire pour mettre en place une telle mesure.***

**Avis de la commission : la réponse de la DREAL n'appelle pas d'observation.**

#### **4.2.2-Monsieur DEGIONNI**

Afin de réduire les pollutions générées par les sources mobiles, cette personne propose une amélioration sur le registre d'enquête, le 21 février 2013.

1°) Prendre en compte un critère sur la notion de déplacement et de proximité dans le choix des entreprises à retenir pour l'attribution des marchés publics.

***Réponse de la DREAL : cette notion a été abordée lors de l'élaboration du PPA, mais la mise en place d'un tel critère reste difficile et ne peut revêtir qu'un caractère volontaire. A défaut de porteur volontaire, cette mesure n'a finalement pas été retenue.***

**Avis de la commission : La réponse de la DREAL est argumentée et n'appelle pas d'observation.**

#### **4.3-Gardanne : 1 annotation**

Le 25 février 2013, Monsieur Jérôme FREYNIER, secrétaire départemental (13-83) et régional PACA de la CGT Forêt, donne un avis défavorable sur le registre d'enquête du projet de PPA.

1°) Le projet n'est pas « à la hauteur des enjeux ». Notamment « les actions proposées ne sont pas assez contraignantes concernant le secteur industriel, en contradiction avec un constat inquiétant. Une fois de plus, les pouvoirs publics cèdent aux lobbys industriels ».

***Réponse de la DREAL : les conclusions d'AIRPACA montrent que l'ensemble des mesures à destination du secteur industriel contribuent à une réduction des émissions comprises entre 2,4 et 3,5% selon le polluant (à comparer au secteur résidentiel pour lequel les réductions sont estimées entre à 0,1 et 1,3% selon le polluant). Par ailleurs, d'importants moyens ont été déployés par les industriels dans le cadre du PPA dit de première génération. Les déclarations des émissions auprès de l'inspection des installations classées (Registre pour les émissions polluantes, GEREP) montrent que les émissions ont diminué de 25% pour les oxydes d'azote et de 26% pour les poussières totales entre 2007 et 2010.***

2°) « P29 (du projet), les décharges de Septèmes et Gardanne semblent avoir été oubliées alors que les associations ont procédé à des constats qui illustrent des pollutions de l'eau et atmosphériques autour de la décharge de Septèmes ».

**Réponse de la DREAL : les décharges de Septèmes et de Gardanne seront mentionnées en page 29 du PPA.**

3°) « Quid de la future pollution émanant de la future centrale à biomasse de Gardanne ? ».

**Réponse de la DREAL :** *selon les conclusions de l'évaluation des risques sanitaires "sur le secteur d'étude et même sur les zones les plus exposées (concentrations et dépôts maximums), les risques par inhalation ou ingestion liés à la future centrale biomasse apparaissent négligeables ou acceptables compte tenu de l'ensemble des hypothèses considérées ». Le commissaire enquêteur a par ailleurs émis un avis favorable le 1<sup>er</sup> septembre 2012, accompagné de certains commentaires portant notamment sur la proposition de suivre la qualité de l'air ambiant dans le périmètre de la centrale en installant une station de surveillance temporaire. L'arrêté préfectoral d'autorisation prévoit que les modalités de réalisation de cette campagne (points de mesure, substances mesurées, organisme agréé) seront proposées à l'inspection des installations classées pour approbation au plus tard 18 mois avant la mise en service de l'installation et que la campagne de mesure débutera 12 mois avant et se terminera 24 mois après la mise en service de l'installation, comme demandé par le commissaire enquêteur.*

*Par ailleurs, suite à l'avis de l'ARS et afin de valider que les hypothèses prises en compte pour l'évaluation des risques sanitaires correspondent effectivement aux émissions constatées, il est prévu qu'une actualisation de l'évaluation des risques sanitaires du dossier de demande d'autorisation, basée sur une modélisation de dispersion des rejets atmosphériques, soit effectuée un an après la mise en service de l'installation PR4-Biomasse, sur la base des données de surveillance recueillies durant cette année sur tous les émissaires. Compte tenu du contexte local, la DREAL a de plus fortement insisté pour que l'E-ON baisse ses niveaux d'émission de SO<sub>2</sub> (passage de 200mg/Nm<sup>3</sup> retenu pour l'Etude des risques sanitaires (ERS) à 165 mg/Nm<sup>3</sup> en valeur limite d'émission journalière et 150 mg/Nm<sup>3</sup> en valeur limite mensuelle pour la tranche 4) et de NO<sub>x</sub> (passage de 200mg/Nm<sup>3</sup> retenu pour l'Etude des risques sanitaires(ERS) à 165 mg/Nm<sup>3</sup> en valeur limite d'émission journalière et 150mg/Nm<sup>3</sup> en valeur limite mensuelle pour la tranche 4).*

**Avis de la commission :** la DREAL apporte des éléments d'information détaillés et précis aux 3 questions soulevées ; aucune observation n'est à formuler.

#### **4.4- Marseille au lieu de permanence: 1 annotation et 9 lettres**

##### **4.4.1-Collectif cycliste enragé(CCE) : M. NINTITO**

Le CCE se présente comme un rassemblement informel de cyclistes militants en raison des difficultés qu'ils rencontrent à Marseille. Le 21 février 2013, il note en 6 pages argumentées sur le registre d'enquête que le PPA comporte un certain nombre de mesures pour les transports alternatifs à la voiture (notamment le vélo), en soulignant que la mesure 16 du PPA (pages 125 et 126) appelle de nombreuses remarques de sa part et en présentant des propositions dans un certain nombre de cas .

1°) « Favoriser les déplacements doux » : le CCE propose de remplacer « doux » par « modes actifs », comme dans le PPA de l'agglomération de Toulon et dans d'autres documents de planification, en précisant bien la définition (vélo, roller, trottinette, monocycle, skate-board ...).

***Réponse de la DREAL : l'appellation « mode doux » a effectivement été préféré dans les PPA du Var et du Vaucluse, à la suite d'une demande exprimée par le groupe de travail technique chargé de l'élaboration de ces documents. Dans un souci de clarté et de cohérence avec les autres PPA, l'intitulé de la mesure sera modifié en conséquence.***

2°) « Description de la mesure » : problème de cohérence avec le schéma directeur des modes doux de MPM. Ce document n'est pas encore publié. Pour le CCE, rien ne permet d'affirmer que les actions déclinées figureront in extenso dans ce schéma.

3°) « Description de la mesure » : pour le CCE, l'échéancier prévu s'étendant sur 10 ans est excessif et dépasse la durée de validité du PPA et ce n'est pas engageant. De manière opérationnelle, le collectif propose de réaliser en priorité une mesure non explicitée : la remise aux normes immédiates des aménagements existants (signalisations manquantes, marquages au sol), avec une échéance maximale de 1 à 2 ans. Même remarque pour l'action « assurer la sécurité des piétons et des vélos », qui ne comporte pas d'échéance proche.

4°) « Description de la mesure » : la promotion du vélo à Marseille passe, selon le collectif, par « la création d'itinéraires cyclables sécurisés et sans discontinuités permettant de rallier les quartiers de vie, de loisir et de travail entre eux ». Il propose de rajouter cette mesure à la fiche 16.5.

***Réponse de la DREAL pour les questions 2 à 4 : la mesure 16-5 est une mesure volontaire portée par MPM. De ce fait, elle n'a pas d'autre ambition que de valoriser les actions mises en œuvre par MPM. En revanche, l'avancement de cette action sera suivi au même titre que les autres actions MPM.***

5°) « Fondements juridiques » : le CCE s'étonne que la mesure « favoriser les déplacements doux » soit classée dans les actions volontaires. Elle argumente en citant la loi LAURE pour les voies et chaussées en réfection, sur des décisions de justice... Elle propose que le PPA rappelle « les obligations légales à la CU-MPM, en vue d'une mise aux normes de l'existant à l'échéance du présent PPA ».

***Réponse de la DREAL : la mesure 16-5 va au-delà de la simple création d'itinéraires cyclables avec des objectifs tels que : favoriser l'inter modalité, mettre en place des zones 30, mettre en place un réseau de stations multimodales avec notamment le développement attendu de l'usage des vélos à assistance électrique. Par ailleurs, le PPA est un document qui n'a pas vocation à reprendre les obligations déjà existantes (par exemple celle de créer des itinéraires cyclables) mais bien de proposer des mesures complémentaires renforcées. Les mesures complémentaires proposées par le PPA et reprises dans la fiche 16-5 se limitent à ce stade aux propositions émanant de MPM.***

6°) « Indicateurs de suivi » : le CCE indique que la plupart des indicateurs proposés sont « insuffisamment représentatifs de l'avancée d'un vraie politique cyclable sur le périmètre de CU-MPM ». Il cite plusieurs exemples pour « le nombre de zones, les zones de rencontre et le linéaire d'aménagements cyclables, » montrant que c'est inapproprié comme indicateurs de sécurité ou de connexion. Il propose comme indicateur « longueur d'itinéraires cyclables sans discontinuité », bien plus représentatif pour lui des progrès réalisés en termes de réseaux de pistes cyclables et il fait référence au PPA 83- mesure 15.3. Pour l'indicateur « part de l'espace public dédié aux modes doux », il propose de le remplacer ou de le préciser (linéaire,

surface...) pour pouvoir suivre les progrès de mise en œuvre du PPA. Pour l'indicateur « nombre de cyclistes par itinéraire », le CCE considère que c'est « prendre le problème à l'envers (...) c'est en créant une offre importante et sécurisée d'itinéraires cyclables que l'on incitera le report modal vers le vélo ». Cet indicateur doit être utilisé après avoir réalisé des équipements. Pour l'indicateur « nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes », il n'est pas précisé qui est victime ou qui est l'auteur de l'accident. Le CCE propose de remplacer « impliquant » par « causés par » ou « faisant des victimes parmi ».

***Réponse de la DREAL : l'indicateur « linéaire d'aménagements cyclables » sera remplacé par l'indicateur « longueur d'itinéraires cyclables sans discontinuité » et l'indicateur « part de l'espace public dédié aux modes doux » sera supprimé.***

7°) En conclusion, le CCE considère que la mesure 16-5 reste peu ambitieuse et peu précise au regard des enjeux de qualité de l'air(...). Il conviendrait donc à minima de la préciser et de la rendre plus contraignante. Faisant état de la révision du Plan de déplacements urbains (PDU,) extrêmement précis et détaillé sur ce qu'il faut faire pour développer le vélo, le CCE propose de « renforcer le contenu du PPA, et de s'appuyer sur sa force réglementaire, en y intégrant les nombreuses mesures très concrètes présentées dans le futur PDU de la CU-MPM ».

***Réponse de la DREAL : le PPA n'a pas vocation à reprendre les mesures du PDU dont la compétence est laissée aux Autorités organisatrices des transports(AOT). C'est pour cette raison que la mesure 7:2 fixe des objectifs de réduction des émissions aux AOT sans obligation de moyens.***

***Avis de la commission : la DREAL répond aux observations du CEE en soulignant que c'est MPM l'acteur principal de la mesure 16-5. Elle retient quelques modifications de la fiche « à la marge » pour cette mesure. La DREAL devrait adresser à MPM copie de la lettre du CEE, copie de la réponse à la commission d'enquête, en lui demandant d'étudier les propositions présentées en vue de leur prise en compte dans le PDU et/ou dans une modification complémentaire de la fiche de la mesure 16-5.***

#### ***4.4.2-Lettre de l'Union française des industries pétrolières (UFIP) à Marseille***

Par lettre du 11 février 2013, M. Jacques PAYAN réitère les observations présentées lors de la réunion publique en soulignant au préalable que le bilan PPA de 2006 est très positif pour la contribution des industriels et en particulier celle de l'industrie chimique et pétrolière : lourds investissements et ensemble des actions inscrites réalisées. Il propose de tenir compte de ses observations ou propositions.

1°) Attention au risque d'anticiper dans le PPA des objectifs irréalistes, notamment d'un point de vue technique par rapport aux Meilleures technologies disponibles(MTD) imposées par la réglementation européenne, et en terme de délai si les contraintes opérationnelles des sites et le calendrier de cette réglementation ne sont pas pris en compte.

***Réponse de la DREAL : les arrêtés préfectoraux pris en anticipation du PPA 13 pour mettre en œuvre la mesure 1.1 fixent des objectifs issus des BREF « raffineries » (documents de référence sur les MTD) et « installations de combustion » en date respectivement de février 2003 et juillet 2006. Les BREF relatifs à ces installations indiquent que l'emploi des MTD, notamment la mise en place de dispositifs de filtration***

*pour des installations existantes, permet d'atteindre des valeurs limites à l'émission de l'ordre de 5 à 30 mg/Nm<sup>3</sup>. Or les arrêtés fixent un objectif à atteindre, par émissaire, d'un maximum de 10 mg/Nm<sup>3</sup> en poussières totales. Par ailleurs, la date mentionnée dans les arrêtés préfectoraux (31 décembre 2015) pour la mise en œuvre de la mesure 1.1 est compatible avec le calendrier de la directive « Industrial Emission Directive » (IED) qui prévoit une mise en conformité des grandes installations de combustion existantes au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il faut aussi rappeler que le préfet doit prendre en compte le contexte environnemental local pour fixer les objectifs à atteindre afin de respecter les autres directives que la directive IED, et notamment celle concernant la qualité de l'air. C'est bien dans cet esprit qu'ont été édictées les demandes d'études technico-économiques.*

2°) Il est indispensable que les conclusions des études technico-économiques puissent s'appuyer sur l'analyse de la contribution des mesures techniques envisagées à l'amélioration de la qualité de l'air sur les zones concernées.

***Réponse de la DREAL :*** *il est tout d'abord rappelé qu'en 2011, au-delà des dépassements de normes constatés sur l'agglomération d'Aix-Marseille, des dépassements des normes réglementaires en particules PM10 ont été constatés sur la ZI de Fos (sur les stations de Fos Carabin et Port Saint Louis du Rhône notamment). Par ailleurs, une étude pilotée conjointement par la DREAL et l'Agence régionale de santé (ARS) et confiée à AIRPACA vise à améliorer la connaissance des émissions de poussières diffuses sur Fos, de sorte à pouvoir discriminer l'origine des poussières. Enfin, l'évaluation ex-ante réalisée par AIRPACA a concerné l'ensemble des mesures du PPA 13. Une mise à jour de cette évaluation sera réalisée pour tenir compte des mesures effectivement mises en place et des normes atteintes, notamment dans le cadre de l'évaluation quinquennale prévue à l'article R222-30 du code de l'environnement.*

3°) Mettre en place un critère économique « reconnu » du type « coût d'abattement unitaire ramené au pourcentage de réduction de la contribution de l'établissement concerné sur la qualité de l'air ».

***Réponse de la DREAL :*** *l'analyse des études technico-économiques s'appuiera sur le BREF transverse relatif aux études technico-économiques (BREF ECM, aspects économiques et effets multi-milieux-juillet 2006).*

4°) L'avis du conseil de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) du 21 juin 2012 ne porte que sur les exigences relatives aux émissions de particules et non sur l'ensemble du projet de PPA.

***Réponse de la DREAL :*** *lors de la séance CODERST du 21 juin 2012, ont été présentés à la fois des projets d'arrêtés préfectoraux relatifs à la mise en œuvre de la mesure 1.1 et le projet de PPA 13. C'est donc bien l'ensemble du projet de PPA 13 qui a reçu lors de cette séance un avis favorable du CODERST.*

***Avis de la commission :*** *la DREAL semble avoir répondu de manière argumentée et précise aux préoccupations exprimées par l'UFIP. Le projet de PPA devrait préciser qu'une mise à jour de l'évaluation des émissions de poussières diffuses sera réalisée pour tenir compte des mesures effectivement mises en place et des normes atteintes, notamment dans le cadre de l'évaluation quinquennale prévue à l'article R222-30 du code de l'environnement.*

#### 4.4.3-Lettre de la société LYONDELL Chimie France SAS

Par lettre du 15 février 2013, M. MESLE, directeur du site chimique de Fos sur Mer, réitère des observations présentées en soulignant au préalable que le bilan PPA de 2006 est très positif pour la contribution des industriels et en particulier celle de l'industrie chimique et pétrolière : lourds investissements et ensemble des actions inscrites réalisées. Il propose de tenir compte de ses observations ou propositions.

1°) Attention au risque d'anticiper dans le PPA des objectifs irréalistes, notamment d'un point de vue technique par rapport aux meilleures technologies disponibles imposées par la réglementation européenne, et en terme de délai si les contraintes opérationnelles des sites et le calendrier de cette réglementation ne sont pas pris en compte.

2°) Il est indispensable que les conclusions des études technico-économiques puissent s'appuyer sur l'analyse de la contribution des mesures techniques envisagées à l'amélioration de la qualité de l'air sur les zones concernées.

3°) Mettre en place un critère économique « reconnu » du type « coût d'abattement unitaire ramené au pourcentage de réduction de la contribution de l'établissement concerné sur la qualité de l'air ».

4°) L'avis du CODERST du 21 juin 2012 ne porte que sur les exigences relatives aux émissions de particules et non sur l'ensemble du projet de PPA.

**Réponse de la DREAL :** *Lyondellbasell reprend globalement les mêmes arguments que ceux exposés par l'UFIP et auxquels une réponse a été apportée au point ci-dessus.*

<b><u>Avis de la commission :</u></b> pas d'observation sur la réponse de la DREAL. Le contenu des lettres de l'UFIP et de LYONDELLBASELL est en effet pratiquement identique.
--

#### 4.4.4-Lettre de PETROINEOS

Par lettre du 18 février, Monsieur F. QUELIN, directeur de l'usine de Lavéra, rappelle son adhésion au courrier de l'UFIP/UIC du 18 juin 2012 et fait part de ses commentaires sur la fiche 3.1 : actions réglementaires relatives à la réduction des émissions de particules (PM 10) et de NOx rejetées par les installations de combustion d'une puissance de plus de 20 MW. Ses observations sont rassemblées ci-après.

1°) L'étude technico-économique demandée pour 2013 et les modifications des installations qui en découleraient sont « disproportionnées par rapport aux émissions actuelles du site ». Ces dernières ne représentent que 2% des NOx de PACA, qui vont passer à 1% après les investissements en cours de réalisation (2 nouvelles chaudières et le plus gros four modifié pour brûler un combustible gazeux).

**Réponse de la DREAL :** *elle prend acte des modifications projetées. Ces éléments seront pris en compte dans le cadre des arrêtés préfectoraux qui déclineront la mesure 3.1 relative à la réduction des émissions d'oxydes d'azote des installations de combustion soumises à autorisation.*

2°) Attention au risque d'anticiper dans le PPA des objectifs irréalistes, notamment d'un point de vue technique par rapport aux meilleures technologies disponibles imposées par la réglementation européenne, et en terme de délai (2015) si les contraintes opérationnelles des sites et le calendrier de cette réglementation ne sont pas pris en compte.

**Réponse de la DREAL : aucune**

**Avis de la commission :** la commission prend acte de l'avis positif de la DREAL de tenir compte de la première observation. Il faut noter que la DREAL n'aborde pas la deuxième question, mais qu'elle y a en fait répondu lors de l'examen des questions semblables posées par l'UFIP et LYONDELLBASELL (voir ci-dessus).

#### **4.4.5-Lettre de ESSO raffinage SAS**

Par lettre du 18 février 2013, le directeur de la raffinerie de Fos sur Mer fait part de ses vives préoccupations sur l'action réglementaire 3.1 (p 76) qui porte sur la réduction des émissions de particules et des oxydes d'azote des installations de combustion d'une puissance de plus de 20 MW. Ses observations sont reprises ci-après.

1°) Il est inexact d'écrire dans l'argumentaire que les émissions de NOx sont très peu contrôlées ou maîtrisées ; à la raffinerie, elles sont surveillées en continu, les émissions ont été réduites de 46% de 2007 à 2010 et elles représentent 4% des émissions totales du département.

**Réponse de la DREAL :** cette assertion, trop généraliste en effet, sera supprimée de l'argumentaire de la mesure 3.1.

2°) L'échéancier (2013) de la réalisation des études technico-économiques de réduction des émissions de NOx semble prématuré et inapproprié : la transposition en droit français de la directive européenne sur les émissions des installations de combustion n'est pas terminée. De même pour les meilleures technologies disponibles. Il semble plus judicieux d'attendre l'adoption de ces textes.

De plus, le directeur de la raffinerie présente des observations sur le tableau 11 de la page 164.

3°) Attention, le délai de mise en œuvre des solutions prévues dans l'échéancier n'est pas compatible avec les activités de la raffinerie : délais supplémentaires pour les études technico-économiques, délai nécessaire pour une programmation budgétaire et des approbations à haut niveau pour les modifications qui en découleraient, délai à prévoir pour tenir compte des grands arrêts périodiques des unités concernées.

**Réponse de la DREAL pour les questions 2 et 3 :** la mesure 3.1 ne concerne que les installations de combustion soumises à la rubrique 2910-A1 (qui vise toute « installation qui consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse...de puissance supérieure ou égale à 20MW »). La société ESSO n'est donc pas concernée par la mesure.

**Cette précision sera apportée au paragraphe « public concerné » de la mesure 3.1.**

**Avis de la commission :** la DREAL a apporté les réponses aux observations d'ESSO et il conviendra que la mesure 3.1 du projet de PPA soit modifiée sur les parties « argumentaire » et « public concerné ». La DREAL a précisé par téléphone que les installations d'ESSO étaient visées par la rubrique 2910-B, hors du champ de la mesure. ESSO, de ce fait, n'est pas concerné par le tableau 11 de la page 164 du PPA.

#### 4.4.6-Lettre de Naphtachimie

Par lettre du 25 février 2013, Monsieur CHAPON, directeur général de Naphtachimie, réitère les observations présentées en soulignant au préalable que le bilan PPA de 2006 est très positif pour la contribution des industriels et en particulier celle de l'industrie chimique et pétrolière : lourds investissements et ensemble des actions inscrites réalisées. Il précise que son établissement a dépassé les objectifs de dépollution fixés. Il propose de tenir compte de ses observations ou propositions.

1°) Attention au risque d'anticiper dans le PPA des objectifs irréalistes, notamment d'un point de vue technique par rapport aux meilleures technologies disponibles imposées par la réglementation européenne, et en terme de délai si les contraintes opérationnelles des sites et le calendrier de cette réglementation ne sont pas pris en compte.

2°) Il est indispensable que les conclusions des études technico-économiques puissent s'appuyer sur l'analyse de la contribution des mesures techniques envisagées à l'amélioration de la qualité de l'air sur les zones concernées.

3°) Mettre en place un critère économique « reconnu » du type « coût d'abattement unitaire ramené au pourcentage de réduction de la contribution de l'établissement concerné sur la qualité de l'air ».

4°) L'avis du CODERST du 21 juin 2012 ne porte que sur les exigences relatives aux émissions de particules et non sur l'ensemble du projet de PPA.

Notons que le contenu de cette lettre est pratiquement identique à celui des lettres de l'UFIP et de LYONDELL chimie déjà examinées.

***Réponse de la DREAL : Naphtachimie reprend les arguments développés par l'UFIP dans son courrier du 11 février 2013 auquel les éléments de réponse sont donnés ci-avant.***

**Avis de la commission :** la réponse n'appelle pas d'observation.

#### 4.4.7-Lettre de Monsieur Georges CICCOLI

Dans sa lettre du 26 février, argumentée par sa propre expérience comme exploitant d'une oliveraie et par quelques études sur la toxicité des fumées issues de la combustion de végétaux, il considère que le brûlage est absolument nocif (pollutions diverses) et entraîne une perte de matières organiques nécessaires aux cultures. Il propose une amélioration.

1°) Remplacer le brûlage par le broyage et le compostage, soit individuels pour les faibles quantités, soit collectifs pour des quantités importantes (avec une bonne répartition géographique des unités de traitement pour éviter des norias de camions).



***Réponse de la DREAL :*** la fiche 13 sera complétée pour présenter des solutions plus respectueuses de la santé et de l'environnement telles que : le compostage individuel, le broyage des végétaux, la collecte en déchèterie ou la collecte au porte à porte à mettre en place par les collectivités.

**Avis de la commission :** la commission note la réponse positive de la DREAL et partage pleinement la teneur de cette réponse. La fiche 13 du projet de PPA devra être complétée en ce sens.

#### **4.4.8-Lettre de Madame et Monsieur Denis GUERET**

Dans leur lettre du 28 février 2013, ils considèrent que les brûlages de déchets végétaux constituent une véritable nuisance pour les habitants des zones périurbaines. Ils proposent deux améliorations.

1°) mener une vraie campagne d'information sur la toxicité des brûlages.

***Réponse de la DREAL :*** la mesure 22 du PPA prévoit de sensibiliser le grand public sur certaines mesures qui peuvent paraître difficile à mettre en œuvre : c'est notamment le cas pour la mesure sur l'interdiction de brûlage de déchets verts. Un bureau d'étude et une agence de communication ont été mandatés fin 2012 pour accompagner la DREAL, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et l'ARS, en lien avec AIRPACA, sur cette mesure.

2°) Rendre obligatoire des solutions alternatives comme le broyage/compostage ou l'organisation d'un ramassage des déchets verts.

***Réponse de la DREAL :*** la mise en place de solutions alternatives par les collectivités ne peut pas être rendue obligatoire, mais les initiatives locales seront encouragées auprès des maires, en lien avec le conseil général 13 en charge du plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA), et l'ADEME, de sorte à pouvoir faire appliquer correctement ces nouvelles dispositions.

**Avis de la commission :** les 2 réponses de la DREAL paraissent satisfaisantes.

#### **4.4.9-Lettre de Monsieur Umberto D'ORTONA et Madame Nathalie THOMAS de Marseille**

Dans une lettre argumentée de 3 pages, du 1<sup>er</sup> mars 2013, ces personnes présentent leurs observations sur les brûlages de déchets végétaux et le chauffage au bois. Pour elles, ces pratiques sont effectivement la source de pollutions et de gênes importante. Pour elles, le PPA doit être plus clair et plus contraignant. Elles proposent trois axes d'améliorations.

1°) Meilleure information sur la réelle pollution, sur les dispositions légales de brûlage, sur la toxicité des brûlages avec des résidus huileux, caoutchouc, plastiques...

***Réponse de la DREAL :*** comme indiqué ci-avant, une campagne de sensibilisation aura lieu au moment de l'approbation du PPA. Des fiches pédagogiques mettant l'accent sur l'aspect sanitaire sont en cours de rédaction sur cette mesure notamment.

2°) Interdiction plus stricte des brûlages pour les particuliers avec diffusion d'une information pour limiter leur impact( jours, heures adéquats) en attendant à moyen terme l'interdiction totale et la mise en place générale de la valorisation des déchets verts.

***Réponse de la DREAL :*** dans un département comme les Bouches du Rhône où le risque incendie est prégnant, il est nécessaire de concilier les approches risque incendie et risque de pollution atmosphérique. De ce fait des dérogations seront prévues pour les obligations légales de débroussaillage moyennant le respect de plages horaires favorables à une bonne dispersion des fumées et des périodes hors épisodes de pollution.

3°) Mettre en place des filtres à particules pour les chauffages au bois existants ; limiter« par des incitations financières toute nouvelle installation et déconseiller l'utilisation du chauffage au bois de manière générale ».

***Réponse de la DREAL :*** des incitations financières sont à l'étude dans le cadre notamment du contrat de projet Etat-région (CPER) et du Fond européen de développement régional (FEDER) sans pour autant remettre en cause le développement de l'énergie bois qui, dès lors qu'elle respecte certains critères, est une énergie dont le développement est soutenu par l'Etat, y compris dans le cadre du Comité régional climat air énergie (CRCAE).

***Avis de la commission :*** la DREAL répond aux préoccupations exprimées mais, dans ce domaine important des brûlages des déchets verts et du chauffage au bois, il convient de rester très à l'écoute du public et de faire respecter strictement les dispositions prévues par le PPA et les dispositions légales pour atténuer le plus possible la pollution atmosphérique et la gêne occasionnée.

#### **4.4.10-Lettre du Collectif vélos en ville**

Association loi 1901, le Collectif vélos en ville a désiré apporter sa contribution au projet de PPA sur les mesures 7.1, 7.2 et 16.5. Les propositions contenues dans sa lettre du 1<sup>er</sup> mars 2013 sont nombreuses et détaillées:

1°) 7.1 Plans de déplacements entreprises(PDE), administration(PDA) et établissements scolaires(PDES)

-Ajouter les Plans de déplacement inter entreprises(PDIE) dans la mesure 7.1.

***Réponse de la DREAL :*** les entreprises engagées dans un PDIE ont été retirées de la mesure pour ne pas les priver d'une éventuelle aide de l'ADEME. En effet, dès lors qu'une mesure est imposée par le PPA, il est plus difficile pour l'ADEME d'intervenir financièrement à moins que la mesure prévue réglementairement ne soit appliquée de manière anticipée. Si des entreprises souhaitent s'engager volontairement dans la démarche, le résultat en terme de réduction des émissions polluantes sera le même que si un PDIE leur avait été imposé

-« Un suivi sur une période de 5 ans sans résultats ou objectifs attendus apparait pour le moins aberrant ». Il faut travailler aussi sur le long terme jusqu'à ce que des résultats globaux soient obtenus.

**Réponse de la DREAL :** *l'objectif de la mesure est fixé à 5 ans mais cela ne signifie pas que pour autant qu'il n'y aura pas un suivi avant l'échéance fixée. Comme l'ensemble des 36 autres mesures, il est prévu de réaliser un point annuel pour suivre l'avancement de l'ensemble du PPA. Le code de l'environnement prévoit par ailleurs que le préfet présente chaque année en CODERST un bilan de la mise en œuvre des mesures du PPA. Pour ce faire, nous réfléchissons à la création d'un mode de gouvernance adapté qui précise l'implication des acteurs, la formalisation et la communication des objectifs et des résultats auprès des donneurs d'ordre mais aussi auprès du grand public. Il est indispensable de faire vivre le réseau d'acteurs qui a été constitué notamment dans le cadre des comités de pilotage.*

-Faire ressortir les avantages de la mesure en termes de coûts pour l'entreprise.

**Réponse de la DREAL :** *la DREAL n'a pas apporté d'éléments de réponse sur ce point*

-Cette mesure existait déjà dans le précédent PPA des Bouches du Rhône, mais elle n'a donné que de piètres résultats car aucun suivi n'a été réellement réalisé.

**Réponse de la DREAL :** *la DREAL ne peut que regretter qu'aucun suivi du PPA de première génération n'ait été effectué dans la période 2006-2010. Un seul comité de pilotage a été effectivement réuni pour faire un point d'étape. Consciente du sous-dimensionnement de la mission qualité de l'air en charge des politiques d'amélioration de la qualité de l'air à l'échelle régionale, la DREAL a demandé et obtenu auprès du ministère la création d'un poste d'ingénieur supplémentaire. Celui-ci sera pourvu au 1<sup>er</sup> mai 2013 et le titulaire du poste aura pour mission notamment de suivre la mise en œuvre des mesures des 4 PPA de la région.*

-Mettre l'accent sur les sanctions à prendre en cas de non respect de la mesure et sur son aspect contraignant.

**Réponse de la DREAL :** *en l'absence de réglementation nationale sur le sujet, les sanctions ne peuvent pas aller au-delà de celles prévues en cas de non respect d'un arrêté préfectoral*

**Avis de la commission pour le point 1°) 7.1:** *la DREAL a apporté un ensemble de réponses argumentées aux questions soulevées. Ces réponses paraissent satisfaisantes.*

Le manque de réponse de la DREAL à la question des avantages en termes de coûts pour l'entreprise doit être relié aux précisions apportées précédemment sur les aides financières de l'ADEME.

Pour le suivi du PPA, il a bien été noté la mise en place prochaine d'un ingénieur chargé du suivi de sa mise en œuvre et les améliorations envisagées pour l'implication des acteurs, la formalisation et la communication des objectifs et des résultats auprès des donneurs d'ordre mais aussi auprès du grand public. Ainsi, pendant la durée des 5 ans du PPA, puis pour les PPA suivants, les résultats obtenus par rapport aux objectifs fixés pourront être bien connus à chaque point de synthèse annuel, avec de meilleures possibilités de réaction. Ce point devrait figurer dans le PPA.

2°) 7.2. Imposer des objectifs qualité de l'air pour les nouveaux Plans de déplacements urbains(PDU) et, à échéance de la révision du PPA, pour les PDU existants.

-« Les actions visant à générer du report modal manquent pour le moins d'exemples détaillés » et il conviendrait de changer les objectifs de la mesure : exprimer les objectifs ou résultats attendus de la mesure en termes de part modale à atteindre pour les transports en commun, pour le stationnement disponible en entreprise, en ville, en centre ville, pour le réseau urbain des pistes cyclables... Sinon, on risque d'attribuer une baisse de 10% de la pollution à ces mesures alors que celle-ci proviendrait des réductions générées par le renouvellement du parc automobile.

***Réponse de la DREAL : La mesure sur les PDU fixe des objectifs ambitieux de réduction chiffrés des émissions. C'est d'ailleurs une des mesures les plus efficaces du secteur des transports selon la modélisation réalisée par AIRPACA. Par ailleurs, l'atteinte (ou non) des objectifs chiffrés fixés est facile à estimer pour AIRPACA à partir du projet de PDU. Les 10% de réduction visés sont attendus au-delà du scénario tendanciel (et donc en plus des réductions générées par le renouvellement du parc.***

Avis de la commission sur le point 2°) 7.2 : Il paraît intéressant, en plus de la baisse en pourcentage de la pollution, de retenir effectivement quelques exemples de report modal et d'en suivre l'évolution au cours de la durée du PPA.

### 3°) 16.5. Favoriser les déplacements doux.

-Préférence pour « mode actif » plutôt que « mode doux », comme pour la mesure 7.1

***Réponse de la DREAL : L'appellation « modes actifs » remplacera l'appellation « modes doux ».***

-« Pour les publics concernés », pourquoi cette mesure ne concerne-t-elle pas les autres communautés d'agglomération, comme pour la mesure 7.2 ?

-« Pour la description de la mesure », ne pas se contenter des propositions en cours d'élaboration par la communauté urbaine de MPM. Le PPA, document de planification de rang supérieur au PDU, aurait dû se référer à la mise en place de mesures qui ont prouvé leur efficacité dans d'autres villes, ou nationalement, ou dans d'autres pays.

-« Pour les fondements juridiques », le collectif conteste la notion retenue « d'action volontaire » et se réfère à l'article L228-2 du code de l'environnement.

***Avis de la DREAL : comme déjà indiqué, la mesure 16.5 va au-delà de la simple création d'itinéraires cyclables imposée à l'article L228-2 du code de l'environnement. C'est pour cette raison que la mesure 16.5 apparaît comme une mesure volontaire, en l'occurrence de MPM, pour développer une politique cohérente d'inter modalité.***

-« Pour les éléments de coût », le collectif met en exergue la maladresse de l'approche qui ne donne pas suffisamment de moyens pour réaliser un réseau d'aménagements cyclables maillé et ininterrompu sur l'ensemble du territoire de MPM et favorise surtout la mise en place d'un réseau de stations multimodales.

-« Pour les indicateurs », le collectif considère qu'il faut aussi prendre en compte les surfaces, les continuités et plus globalement la qualité des aménagements cyclables avec une part modale de 7,5%.

***Réponse de la DREAL :*** comme déjà indiqué, l'indicateur « linéaire d'aménagements cyclables » sera remplacé par l'indicateur « longueur d'itinéraires cyclables sans discontinuité ». En revanche, la DREAL considère que la définition d'une part modale relève de la politique des Autorités organisatrices des transports (AOT) dans le cadre de leur PDU notamment. C'est pour cette raison que la mesure 7.2 fixe des objectifs aux AOT sans obligations de moyens.

Avis de la commission sur le point 3°) 16-5 : la DREAL répond aux observations en soulignant que c'est MPM l'acteur principal de la mesure 16-5. Comme pour une partie des observations du CEE, examinées précédemment, la DREAL devrait adresser à MPM copie de la lettre du CVV, en lui demandant d'étudier les propositions présentées en vue de leur prise en compte dans le PDU et/ou dans une modification complémentaire de la fiche de la mesure 16-5.

#### **4.5-Préfecture des Bouches-du-Rhône : 2 lettres**

##### **4.5.1-Lettre de Madame et Monsieur BRIEU d'Allauch**

Dans une lettre argumentée de 3 pages du 18 février 2013, ces personnes, qui ont assisté à une réunion publique sur le projet de PPA, présentent leurs observations sur les brûlages de déchets végétaux et le chauffage au bois. Pour elles, ces pratiques sont effectivement la source de pollutions particulières et chimiques importantes comme le souligne le projet de PPA mais ce dernier doit être plus clair et plus contraignant. Elles proposent certaines améliorations.

1°) les brûlages de déchets végétaux doivent faire l'objet « d'une interdiction absolue » « édictée clairement ». L'interdiction ne concerne pas les personnes soumises à l'obligation de débroussaillage ce qui est regrettable (écrasante majorité des habitants) et la valorisation de ces produits doit être mise en place (cf. p 337).

***Réponse de la DREAL :*** Les possibilités de dérogation à l'interdiction de brûlage de déchets verts par les particuliers et les professionnels sont précisées en page 108 du projet de PPA sachant que l'ensemble de ces dérogations ne pourront être accordées que pendant la plage horaire 10h-15h30 (plage horaire favorable à une bonne dispersion des polluants) et hors épisode de pollution. Dans ces possibilités, aucune considération du type « sensibilité du milieu », « comportement thermique de l'air... » n'est prise en compte. Quant à la possibilité d'accorder des dérogations pour les particuliers et professionnels visés par une obligation de débroussaillage, celle-ci n'est pas une spécificité de PACA. Toutes les régions où le risque incendie est prégnant doivent concilier les approches risque incendie et risque de pollution atmosphérique. La possibilité de déroger dans le cadre des obligations légales de débroussaillage est d'ailleurs clairement précisée dans la circulaire du 18 novembre 2011 (cf. point 2- paragraphe II).

2°) pour le chauffage au bois, un cadre réglementaire clair doit être établi pour les performances des poêles, des cheminées, sur leur maintenance, leur contrôle, la mise en place de filtre à catalyse par exemple qui existent sur le marché... (cf. P 326 et 327).

***Avis de la DREAL :*** les dispositions relatives au chauffage au bois sont, pour le secteur résidentiel/tertiaire, décrites au travers des mesures 11 et 12. La première impose des

*valeurs limites à l'émission pour les installations existantes et abaisse les valeurs existantes pour les installations nouvelles (pour le bois mais pas seulement). La seconde fixe des critères à respecter pour toute nouvelle installation de combustion de puissance inférieure à 400kW.*

*Il s'agit donc bien d'une obligation de résultat et non pas d'une obligation de moyens. Dès lors, si les filtres à catalyse produits par la société Poujoulat répondent à la double exigence taux de CO/rendement, les installations qui en sont équipées répondent de fait aux exigences de la mesure 12.*

*Toutefois, une étude menée par le CITEPA pour étudier les meilleures techniques disponibles sur les installations de combustion de puissance nominale inférieure à 50MW en termes de valeurs d'émissions de particules ne montre des résultats encourageants que pour les puissances supérieures à 10 MW, notamment avec installation de filtres à manches. C'est pour cette raison que pour les petites installations, la mesure 12 propose d'interdire l'usage des foyers ouverts utilisés pour le chauffage domestique.*

**Avis de la commission :** Les arguments développés par la DREAL sont étayés et précis.

**4.5.2-Lettre d'ESSO Raffinage SAS :** cette lettre est identique à celle examinée précédemment. Elle a été remise à la permanence et à la préfecture.

#### **4.6-Martigues : 1 lettre**

##### **Lettre de Monsieur Frédéric BOULLERNE**

Dans une lettre argumentée de 3 pages du 1<sup>er</sup> mars 2013, M. BOULLERNE propose de compléter les mesures déjà prévues par le PPA, auxquelles il souscrit pleinement.

##### **1°) action 16. 3. Prioriser les transports en commun sur voies rapides urbaines :**

-Créer des « sites propres », en ville comme sur autoroutes pour l'ensemble des lignes de transport en commun inter urbains (pour l'exemple en expérimentation : sortie de la gare ST Charles jusqu'à l'autoroute A7 avec feux synchronisés, utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, surveillance par vidéo verbalisation).

-Pour l'ensemble de la mesure, spécifier un délai raisonnable pour les études (2 ans), fixer une enveloppe budgétaire pour la réalisation des études et des travaux, préciser le périmètre d'action et compléter les acteurs intervenants.

**Réponse de la DREAL :** le prélèvement d'une voie de circulation en entrée de Marseille pour la dédier à la circulation des transports en commun est prévue sur 2 km (à partir de l'échangeur de Plombière jusqu'au carrefour Leclerc). Cette voie s'inscrit en amont de l'aménagement réalisé par l'EPAEM au niveau du carrefour Leclerc : sortie spécifique pour les transports en commun et voie réservée jusqu'à Saint Charles. La maîtrise d'ouvrage a été confiée à la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIRMED) ; compte tenu du caractère novateur de cet aménagement et de la gestion déjà complexe de l'A7, des études complémentaires sont en cours (sécurité, modalités d'exploitation, information, évaluation socio-économique...). La mise en service est prévue pour fin 2013.

*D'autre part, une étude générale de priorisation des Transports en commun(TC) sur les axes structurants est en passe d'être lancée. En prolongement de ce projet en entrée de Marseille, et afin de répondre à la demande croissante de déplacements sur le quadrilatère Marseille/Vitrolles-Marignane/Aix en Provence/Aubagne, la DREAL propose de lancer une étude partenariale sur la recherche de solutions pour améliorer les performances des TC routiers entre Aix et Marseille(A7 et A61), entre Marseille et Vitrolles(A7) et entre Marseille et Aubagne(A50). Cette étude alimentera la construction du futur PDMI et doit permettre d'inscrire des opérations routières multimodales.*

*Ces précisions seront apportées à la mesure 16.3 et l'échéancier sera révisé en conséquence.*

**Avis de la commission :** l'argumentaire développé en réponse est tout à fait pertinent et la proposition de compléter et de mettre à jour la mesure 16.3 est satisfaisante.

2°) action nouvelle : améliorer les performances des flottes de véhicules légers et de véhicules utilitaires légers.

-Instaurer par l'Organisme technique central (OTC) une vérification systématique de la validité du contrôle technique automobile sur la base du fichier national SIV, afin de supprimer progressivement du parc automobile les véhicules les plus polluants qui ne satisferaient pas au contrôle technique. Les porteurs de la mesure : Etat et réseau des contrôleurs techniques.

-Accompagner socialement la mesure précédente en proposant aux propriétaires des véhicules les plus polluants une solution alternative de déplacement pendant une durée d'une ou deux années (abonnement à un transport en commun, système de location de véhicules, aide à l'achat d'un nouveau véhicule ). Les porteurs de la mesure :Etat et les Autorités organisatrices de transports( AOT).

-proposer cette mesure à titre exploratoire sur un territoire restreint pendant une durée probatoire d'un an.

Réponse de la DREAL à ces 3 points : il ne semble pas pertinent d'intensifier les vérifications de la réalisation (et de la validité) des contrôles techniques automobiles car leur efficacité n'est pas avérée sur le plan de la pollution atmosphérique : contrôles d'opacité des fumées pour les véhicules diesel peu discriminant, véhicules essence immatriculés avant 1972 et diesel avant 1980 non soumis au contrôle technique.

**Avis de la commission :** en plus des raisons avancées par la DREAL, le caractère de cette mesure, pour sa mise en place, nécessiterait sans doute la sortie préalable de textes au niveau national.

#### 4.7-Salon : 1 lettre

Il s'agit d'une lettre de l'UFIP identique à celle adressée le 11 février 2013 à la mairie de Marseille.

Réponse de la DREAL : il convient de se reporter aux observations ou propositions présentées précédemment.

Avis de la commission : Sans observation.

## **5-SYNTHESE DES AMELIORATIONS DU PROJET**

### **5.1-Les améliorations que la DREAL s'est engagée à apporter au projet suite aux observations du public**

Dans son mémoire en réponse, elle apporte diverses précisions et prévoit les modifications du projet ci-dessous.

#### **-Sur le champ d'études du PPA**

\*Sources d'émission : « Les décharges de Septèmes et Gardanne seront mentionnées en page 29 du PPA ».

\*Polluants : « Un paragraphe sera rajouté pour préciser la situation pour l'ozone ».

#### **-Sur le tronc commun des mesures**

\*Le coût : « La DREAL va s'efforcer de renseigner la rubrique « coût », des mesures pour lesquelles des données bibliographiques facilement accessibles existent ».

\*L'échéancier : « Pour un certain nombre d'actions il va être modifié pour tenir compte des échéances de mise en œuvre actualisées ».

\*L'opposabilité : « Les mesures prévues dans le cadre du PPA seront opposables dès lors qu'elles auront été reprises dans des arrêtés ».

#### **-Sur certaines mesures**

\*Mesure 3.1 (mesure réglementaire/Industrie) : au sujet de l'étude DREAL/ARS, confiée à AIR PACA, pour améliorer la connaissance des émissions diffuses de poussière sur Fos « de sorte à pouvoir discriminer l'origine des poussières » ; au sujet de l'indication que les émissions de NOx des installations de combustion sont très peu contrôlées ou maîtrisées, « cette assertion, trop généraliste en effet, sera supprimée de l'argumentaire de la mesure » ; au sujet de cette mesure qui ne concerne pas la société ESSO (elle n'a pas d'installation de combustion soumise à la rubrique 2910-A1, « cette précision sera apportée au paragraphe "public concerné" de la mesure ».

\*Mesure 12 (action réglementaire/Résidentiel) : au sujet des filtres à particules des poêles « une étude menée par le CITEPA pour étudier les meilleures techniques disponibles sur les installations de combustion de puissance nominale inférieure à 50 MW en termes de valeurs d'émissions de particules ne montre des résultats encourageants que pour les installations de puissance supérieure à 10 MW, notamment avec l'installation de filtres à manches ».

\*Mesure 13 (action réglementaire/Brûlage) : « elle sera complétée pour présenter des solutions plus respectueuses de la santé et de l'environnement telles que : le compostage individuel, le broyage des végétaux, la collecte en déchetterie ou la collecte au porte à porte à mettre en place par les collectivités » ; « la mise en place de solutions alternatives par les collectivités ne peut pas être rendue obligatoire mais les initiatives locales seront encouragées auprès des maires, en lien avec le CG 13, en charge du PEDMA, et l'ADEME, de sorte à pouvoir faire appliquer correctement ces nouvelles dispositions ».



\*Mesure 16.3 (action volontaire/Transport) : « le prélèvement d'une voie de circulation en entrée de Marseille pour la dédier à la circulation des transports en commun est prévu sur 2 kilomètres (à partir de l'échangeur de Plombière jusqu'au carrefour Leclerc). Cette voie s'inscrit en amont de l'aménagement réalisé par l'EPAEM au niveau du carrefour Leclerc : sortie spécifique pour les transports en commun et voie réservée jusqu'à Saint Charles » ; « d'autre part, une étude générale de priorisation des transports en commun (TC) sur les axes structurants est en passe d'être lancée. En prolongement de ce projet en entrée de Marseille, et afin de répondre à la demande croissante de déplacements sur le quadrilatère Marseille/Vitrolles-Marignane/Aix en Provence/Aubagne, la DREAL propose de lancer une étude partenariale sur la recherche de solutions pour améliorer les performances des TC routiers entre Aix et Marseille (A7 et A51), entre Marseille et Vitrolles (A7) et entre Marseille et Aubagne (A50). Cette étude alimentera la construction du futur PDMI et doit permettre d'inscrire des opérations routières multimodales. « ces précisions seront apportées à la mesure et l'échéancier sera révisé en conséquence ».

\*Mesure 16.5 (action volontaire/ Déplacement) : « dans un souci de clarté et de cohérence avec les autres PPA, l'appellation « modes actifs » remplacera l'appellation « modes doux » ; « l'indicateur « linéaire d'aménagements cyclables » sera remplacé par l'indicateur « longueur d'itinéraires cyclables sans discontinuité » et l'indicateur « part de l'espace public dédié aux modes doux » sera supprimé ».

#### **5.2-Les améliorations complémentaires demandées par la commission d'enquête**

A la suite des observations faites par la commission d'enquête avant son ouverture, la chef de projet a, d'une part modifié le tableau 7 sous la forme d'un erratum mis dans le dossier soumis à l'enquête, et d'autre part a apporté des précisions et a prévu des modifications du projet relatives à certaines de ces observations ; cependant la demande de prise en compte de certaines autres de ces observations, indiquées ci-dessous, est maintenue.

#### **-Concernant le champ des études faites, pour ne pas créer de différences de traitement :**

\*la modélisation relative aux personnes exposées à des dépassements des normes de l'ouest du département (incluant la ZI Fos-Berre) doit être réalisée le plus rapidement possible.

#### **-Concernant le document, pour en augmenter la compréhension et la « force » :**

\*une explication fondée doit être donnée quant à la fixation de la réduction des émissions des polluants (ou leurs pourcentages), à partir des diverses mesures du PPA ; il est nécessaire, en effet, de comprendre le bien fondé de ces divers pourcentages, et donc de leur total (des émissions ou de leurs pourcentages pondérés) qui permet de vérifier la satisfaction ou non des objectifs nationaux,

\*un tableau récapitulatif des actions doit être rajouté, pour avoir une vue d'ensemble des actions et une meilleure idée de la cohérence entre certaines actions réglementaires et les actions volontaires qui les complètent,

\*un tableau doit être ajouté, relatif aux « pourcentages stricts », ramenés à chaque secteur d'activité (ou groupement), car ce sont eux qui sont directement en relation avec les mesures prises pour le secteur considéré, et ils mettent mieux en évidence l'effort réel qui leur est demandé ; ces pourcentages doivent être mentionnés dans les mesures du PPA,

\*en plus de l'intégration dans le document du projet, d'une part du changement de l'objectif national pour les  $PM_{10}$ , 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), un tableau doit être fait pour montrer clairement le degré d'atteinte des objectifs ; les conclusions qui avaient été tirées sont à revoir pour les  $PM_{2,5}$  pour lesquelles l'objectif est quasiment atteint.

-De plus :

\*pour le secteur résidentiel et notamment les feux de toute sorte (brûlage des déchets verts et chauffage au bois), bien souligner dans le PPA que tout acteur concerné doit faire appliquer les dispositions légales et que les administrés doivent les respecter, pour diminuer le plus possible la pollution atmosphérique et la gêne occasionnée,

\*pour la mesure 7.2, en plus de la baisse en pourcentage de la pollution, retenir effectivement quelques exemples de report modal et en suivre l'évolution au cours de la durée du PPA,

\*adresser à MPM copie des lettres d'observations du CEE et du CVV, avec la réponse de la DREAL, en demandant d'étudier les propositions présentées qui pourraient être reprises dans le PDU et/ou dans une modification complémentaire de la fiche de la mesure 16.5 du PPA.

La Commission d'enquête tient à remercier :

-Madame FOURNIER-BERAUD chef du projet, pour sa grande disponibilité et sa réactivité, ainsi que pour la qualité des discussions lors des réunions de travail,

-M. ROBIN et M. VIRGA pour la présentation du travail fait par AIR PACA sur le projet,

-M. ARMENGAUD et M. VILLETARD, de ce même organisme, et M. COUTURIER de la DREAL pour leur participation aux réunions d'information et de concertation avec le public,

-Madame AZNAR, responsable du suivi du dossier pour le TAM, et Monsieur BERTOTHY, responsable du suivi du projet pour la préfecture avec qui la commission est restée en contact tout au long de l'enquête et qui a facilité le travail de la commission, pour leur disponibilité et leur efficacité,

-les correspondants dans les lieux d'enquête pour leur aide notamment lors des permanences,

-la mairie de Fos-sur-Mer et la DREAL pour la mise à disposition des locaux pour la tenue des 2 réunions d'information et de concertation avec le public.

Fait à Marseille, le 2 avril 2013, par la commission d'enquête.



François COLETTI



Jean-Claude COSTA



Jean-Pierre VALLAURI