

LES PREFECTURES DES BOUCHES DU RHONE, DU VAUCLUSE ET DU VAR

PLAN PROTECTION ATMOSPHERE DES BOUCHES DU RHÔNE

OBJECTIF 2025



ENQUETE PUBLIQUE

13 Septembre 2021 au 22 octobre 2021

CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La Commission d'Enquête : Marseille le 07/12/2021

AUDIBERT Maurice - COSTA Jean-Claude - DORGAL Raoul - IENNY Jean-Marc - MILLAUD Marc

PRESIDENT DE LA CE COMMISSAIRE COMMISSAIRE COMMISSAIRE COMMISSAIRE

Sommaire des Conclusions Motivées et Avis de la C E

SOMMAIRE

EPILOGUE	3
CHAPITRE 1 / L'ENQUETE PUBLIQUE	
1- Présentation de l'enquête publique	4
2- Contexte juridique	
3- Phase consultation	5
4- Organisation de l'enquête publique	6
5- Déroulement de l'enquête	10
CHAPITRE 2 / LE PLAN DE PROTECTION ATMOSPHERE 13	
1- Historique	13
2- Localisation géographique	13
3- Le cadre judiciaire et juridique	15
4- Composition du dossier PPA 13	16
5- Les fiches actions	19
6- Evaluation du PPA 13 par ATMOSUD	22
7- Evaluation de l'Exposition des populations suivant PPA 13	25
8- Conclusions sur l'Evaluation d'ATMOSUD	27
CHAPITRE 3 / ANALYSES ET COMMENTAIRES DE LA CE	
1- Sur les observations du Public	30
2- Sur les Avis émis par Ae et ACNUSA	33
3- Sur les Avis émis par les POA	40
4- Sur le Mémoire en réponse du MOA	47
5- Sur le dossier et ses principaux secteurs	47
CHAPITRE 4 / CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA C E	
1- Conclusions de la C E	54
2- Avis motivé de la C E	55

EPILOGUE

La pollution atmosphérique n'est plus un problème ignoré des pouvoirs publics français et européens, régulièrement alertés sur les risques que la mauvaise qualité de l'air fait peser sur la santé des personnes.

Au terme d'une enquête publique, la commission d'enquête, à l'appui des éléments tangibles qu'elle a recueillis et analysés, s'est prononcée sur le projet de révision du Plan Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône (PPA 13) déposée par le pétitionnaire. (DREAL PACA).

Son avis est tranché selon les deux possibilités que permet la réglementation : soit il est favorable, éventuellement assorti de recommandations ou réserves, soit il est défavorable.

Il est rappelé que lorsque l'agglomération ou la zone concernée s'étend sur plus d'un département, le plan est élaboré et le périmètre délimité par un arrêté interdépartemental. C'est ainsi que, pour le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône, sont également compétents le Préfet du Var ainsi que le Préfet du Vaucluse.

Ce projet de révision du PPA 13 a donc été prescrit par un Arrêté Interpréfectoral, daté du 03/08/2021 et régi par le Code de l'Environnement, notamment dans le Livre II et ses articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à 222-31.

S'agissant d'une enquête publique régie par le code de l'environnement, la mission de la commission d'enquête consiste à l'examen de ce projet sous l'angle de son atteinte à l'environnement naturel et humain, même s'il convient de le situer dans son cadre social, économique et politique, sans que leurs enjeux puissent motiver son avis.

C'est donc, selon ces principes que la commission d'enquête a mené sa mission dans le cadre d'une Enquête Publique qui s'est déroulée durant 40 jours et du 13 septembre 2021 au 22 octobre 2021 inclus.

1. La commission d'enquête a bien rendu compte dans ses conclusions :

- De l'exposé de la mission
- De la constitution du dossier de l'enquête
- Du déroulement de l'enquête
- De la publicité de l'enquête
- De la consistance des différentes parties du dossier,
- De l'analyse des sujets soulevés par le public ayant fait l'objet d'un P V de synthèse
- De l'analyse des Avis des POA
- De la réponse du MOA au Procès-verbal de synthèse
- Des appréciations de la C E au Mémoire en Réponse du MOA.
-

2. et des CONCLUSIONS débouchant sur un AVIS FAVORABLE MOTIVE.

CHAPITRE 1 / L'ENQUETE PUBLIQUE

1. Présentation de l'enquête publique / le porteur du projet

Selon les dispositions de l'article R222-20 du Code de l'Environnement, l'autorité compétente pour l'élaboration et modification des plans de protections de l'atmosphère est le Préfet. Toutefois, lorsque l'agglomération ou la zone concernée s'étend sur plus d'un département, le plan est élaboré et le périmètre délimité par un arrêté interdépartemental.

Ainsi pour le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône sont également compétents le Préfet du Var ainsi que le Préfet du Vaucluse.

Dans le cadre du projet de la deuxième révision du Plan Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône, la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement des Bouches du Rhône assure la maîtrise d'ouvrage. (DREAL-PACA).

Le responsable du projet du PPA 13 est Monsieur P-L BERTAGNA, chargé de mission, Service Energie et Logement à la DREAL - PACA.

2. Contexte juridique de l'Enquête Publique

PRINCIPAUX TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES REGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

-L'article L222-4 du Code de l'environnement impose l'élaboration d'un PPA pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il mentionne également que ces plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés.

-L'application des dispositions relatives aux PPA relève des articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36 du Code de l'environnement.

-En référence à l'article R122-17 II 13°, le PPA13 fait l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas.

-En référence à l'article L6361-5 du Code des transports, lorsque les territoires couverts par un PPA comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est consultée. C'est le cas pour le PPA 13.

3. Phase de consultation

-Suite à une décision préfectorale prise en 2019, la DREAL PACA a organisé la révision du PPA 13 avec le concours de l'ensemble de ses partenaires. C'est ainsi qu'elle a fait émerger de futures actions qui sont venues consolider celles déjà inscrites dans les plans et schémas des collectivités territoriales et des acteurs économiques.

- Lors du Comité de Pilotage du 06/02/2020, la validation des orientations et de la liste des actions du projet PPA 13 ont été actées.

-Par décision du 22/09/2020, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et après examen au cas par cas sur la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Bouches-du-Rhône, a décidé que ce plan était soumis à évaluation environnementale.

-Le 24/11/2020, le comité de pilotage a validé l'ensemble des documents composant le plan. (Le projet de plan, le recueil des 53 fiches actions, l'évaluation des effets du plan réalisée par AtmoSud), ainsi que l'évaluation environnementale

-Le 08/03/2021, Le Préfet des Bouches-du-Rhône soumet pour avis l'évaluation environnementale du PPA 13 ainsi que l'ensemble des documents composant le plan et validés lors du comité de pilotage de la révision du PPA le 24 novembre 2020 (le projet de plan, le recueil des 53 fiches actions, l'évaluation des effets du plan réalisée par AtmoSud) et sollicite les collectivités et EPCI inclus dans le territoire intéressé par le PPA 13.

-C'est ainsi que le projet du PPA 13 a pu être, également, soumis aux consultations réglementaires telles que celles des CODERST concernées, en date du 03/03/21 pour le 13, le 14/04/2021 pour le 83 et le 15/04/2021 pour le Vaucluse.

-Le 12/04/2021, l'ACNUSA a donné son avis qui a été suivi par celui de l'Autorité environnementale formulé le 19/05/2021 conformément à l'article R. 122-21 du Code de l'environnement,

-En juillet 2021, aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, la DREAL, autorité qui a arrêté le plan, présente un mémoire en réponse dans lequel elle apporte les précisions utiles et les éléments de réponses aux différentes recommandations formulées par l'Autorité environnementale dans son avis.

- C'est ainsi que les avis des différentes instances (CODERST, ACNUSA, Ae, collectivités), les mémoires en réponse de l'ACNUSA, et de l'Ae (n°2021-30 du 19 mai 2021 ont été rassemblés et joints au dossier d'enquête publique du Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône auxquels sont, également, insérés les avis des collectivités.

Le projet du PPA 13 est, ainsi, présenté à l'avis du public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13/09/2021 au 22/10/2021 inclus

In fine, au terme de l'enquête publique, le Préfet sera en mesure d'approuver le PPA 13, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

4. Organisation de l'Enquête Publique

4-1. Désignation de la Commission d'Enquête

Sur saisine de Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône, enregistrée le 08/05/2021, La Première Vice-Présidente du Tribunal Administratif de Marseille, Le Président du Tribunal administratif de Nîmes et le magistrat délégué du Tribunal administratif de Toulon, par décision N° : E210000/13 du 21/06/2021 ont constitué une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique portant sur la révision du plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône.

Cette commission d'enquête est composée d'un Président : Monsieur Maurice AUDIBERT et de 4 membres titulaires : Monsieur Jean-Marc IENNY – Monsieur Philippe PAUTROT- Monsieur Raoul DORGAL et Marc MILLLAUD. Tous ont déclaré sur l'honneur «ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L.123-5 du code de l'environnement. (Une copie de cette décision figure en pièce 1 jointe.).

Suite à la lettre de démission, en date du 16/07/2021, de Philippe PAUTROT, une décision conjointe des Présidents des Tribunaux Administratifs de Marseille, Toulon et Nîmes, en date du 19/07/2021, porte la désignation de Monsieur Jean-Claude COSTA comme membre titulaire de la commission d'enquête.

4-2. Les modalités de l'enquête publique

Les modalités d'organisation de l'enquête (durée, dates de l'enquête, fixation des dates et horaires des permanences, mesures de publicité, etc.) ont été définies d'un commun accord entre Mr. Gilles BERTOTHY, représentant l'autorité préfectorale, Monsieur Pierre-Loïc BERTAGNA représentant la DREAL en tant que Maître d'Ouvrage et Mr. Maurice AUDIBERT en tant que Président de la Commission d'Enquête. Ce dossier étant lourd, différentes rencontres, différents mails et conversations téléphoniques ont dû être échangés. Notamment, deux réunions de travail ont eu lieu en Préfecture.

A partir de différents liens transmis, Mr. Gilles BERTOTHY a communiqué les différentes pièces du dossier. Notamment, a fait parvenir, par courriel, le 27/07/2021 les liens permettant de télécharger les fichiers relatifs à l'ensemble des avis qui ont été rendus par les collectivités locales dans la phase amont du dossier d'Enquête. Le Président de la commission d'enquête a communiqué ses pièces aux membres de la commission.

Par courriel, adressé le 04/08/2021 au Président de la C E, Monsieur G BERTOTHY transmet l'arrêté interpréfectoral signé le 03/08/2021 par les autorités compétentes des trois préfetures impliquées pour le projet du Plan Protection de l'Atmosphère des Bouches du Rhône (Var-Vaucluse et Bouches-du-Rhône). Même démarche en ce qui concerne l'avis d'enquête signé le 04/08/2021. Depuis le 12/08/2021, ces éléments sont consultables et téléchargeable sur le site Internet de :

- La Préfecture des Bouches-du-Rhône : (www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr)
- et de la DREAL (www.paca.developpement-durable.gouv.fr)

Le dossier soumis à l'enquête publique a été transmis, avant le début de l'enquête publique, par le MOA aux 14 Mairies assurant les permanences. Par ailleurs, depuis le 25/08/2021, ce dossier

était disponible et téléchargeable sur différents sites interne. Notamment, sur le site de la Préfecture, de la DREAL PACA (ainsi que celui de Publilégal en charge de la gestion du Registre Numérique.

Par arrêté interpréfectoral du 03/08/2021, Monsieur le Préfet prescrit l'ouverture de cette enquête publique du lundi 13 septembre 2021 au vendredi 22/10/2021 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs. Dans l'Article 4 de cet arrêté sont fixées les dates et heures des 14 permanences qui seront tenues par le commissaire enquêteur.

Par ailleurs, la version 'Papier' du dossier a été transmise par le MOA, durant la semaine précédant le début de l'enquête publique. Cette tâche ayant été à la charge de l'entreprise ayant assuré la reproduction et la reliure, quelques manquements ont été constatés, aussitôt rectifiés par les commissaires enquêteurs avec l'aide du MOA.

4.3 La Publicité de l'enquête publique

Conformément aux dispositions de l'arrêté inter préfectoral du 03/08/2021 prescrivant l'enquête publique et, notamment, de son Article 5, un avis reprenant les indications mentionnées à l'Article R.123-9 du code de l'environnement a été publié, par voie d'affiches par les maires des communes concernées par le Périmètre du plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône ainsi qu'en préfecture des Bouches-du-Rhône, du Var et de Vaucluse. (Soit 110 lieux). Certaines mairies ont parfois complété cette information, par insertion de ces documents dans leur support informatique.

Cet avis a été affiché au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête, et pendant toute sa durée, dans les communes et préfectures susnommées. (Mairies et lieux habituels d'affichage dans ces communes),

Cet affichage a été annoncé par la personne compétente préfectorale selon un mail du 05/08/2018 reprenant toutes les adresses des boîtes Mail des mairies et préfectures concernées par ce PPA 13. Un rappel a été adressé le 17/08/2021 aux collectivités, non lieux d'enquête mais devant afficher l'avis d'enquête.

Cet affichage annoncé a été constaté physiquement et vérifié par les commissaires enquêteurs avant l'enquête et à chacune de leur permanence dans les 14 sites retenues pour l'enquête publique. Cette formalité a été, par ailleurs vérifiée physiquement, de façon aléatoire dans un grand nombre de communes du périmètre du PPA13.

Un grand nombre de certificats ou attestations d'affichage signés provenant des collectivités non siège d'enquête ont été transmis sous forme 'PAPIER' ou par Mail en Préfectures du 13. Les certificats d'affichage émis par les 14 mairies ayant organisées les permanences sont annexés au rapport d'enquête.

Dans le cadre des mesures de publicité réglementaire, ce même avis d'enquête a été publié dans la rubrique des annonces légales de deux journaux régionaux (La Provence et La Marseillaise), au moins quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête et rappelé dans les deux jours qui ont suivi le début de l'enquête. L'ensemble de ces parutions sont jointes en annexe au rapport d'enquête.

Le tableau suivant résume les publications de l'avis d'enquête dans la presse régionale :

Journal	1 ^{er} avis	2 ^{ème} avis
La Provence	Mercredi 25 août 2021	Jeudi 16 septembre 2021
La Marseillaise	Mercredi 25 août 2021	Jeudi 16 septembre 2021

Les photocopies relatives aux publications sont annexées au présent rapport d'enquête. Par ailleurs, on soulignera que l'avis d'enquête et les pièces du dossier d'enquête ont été mis en ligne, notamment, sur les sites Internet :

- Des préfectures des Bouches -du-Rhône: www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr
- Var: www.var.pref.gouv.fr
- Vaucluse respectivement dénommés : www.vaucluse.pref.gouv.fr
- De La DREAL PACA: www.paca.developpement-durable.gouv.fr
- Du gestionnaire du Registre dématérialisé sécurisé ouvert sur le site internet :
<http://plan-protection-atmosphere-13.enquetepublique.net>
- Des quatorze villes, siège d'enquête.

Le dossier soumis à l'enquête publique a été transmis, avant le début de l'enquête publique, par le MOA aux 14 Mairies assurant les permanences. Par ailleurs, depuis le 25/08/2021, ce dossier était disponible et téléchargeable sur différents sites internet. Notamment, on le rappelle, sur le site de la Préfecture, de la DREAL PACA et sur celui du gestionnaire en charge de la gestion du Registre Numérique dont les adresses mail sont données ci-dessus.

Dans le cadre de la publicité, il est à relever quelques entrefilés apparues dans la presse locale et un article "volumineux" paru dans le Provençal du samedi 23 octobre 2021.

Cet article comprend plusieurs paragraphes :

- Dans celui, intitulé "L'ELECTRIFICATION DES NAVIRES A QUAI" il est, notamment, précisé la chronologie des phases des travaux, l'importance du financement et la puissance électrique installée
- Dans celui intitulé "LA REVOLTE DES QUARTIERS SOUS LE VENT" qui est menée par une quinzaine d'associations de riverains exposés à la pollution des navires et réclamant des mesures d'urgence.
- Dans celui intitulé "LE PLAN PROTECTION DE L'ATMOSPHERE sous-titré (2500 décès prématurés chaque année liée à la pollution de l'air), il est rappelé, notamment, le recours mené par 4 ONG et, annoncé la fin de l'enquête publique sur la révision du PPA 13. Quelques chiffres sur les émissions de polluants atmosphériques sont donnés et commentés brièvement en citant leurs sources (AtmoSud).

4-4. Tableau des permanences entre le 13/09/2021 et le 22/10/2021 inclus.

Dans l'Article 4 de l'arrêté sont fixées les dates et heures des 36 permanences qui seront tenues par les membres de la commission d'enquête.

AIX EN PROVENCE	: Lundi 13 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mardi 28 septembre 2021 de 13 H 30 à 16 H 30 : Mercredi 06 octobre 2021 de 09 H à 12 H : Vendredi 22 octobre 2021 de 13 H 30 à 16 H 30
ARLES	: Jeudi 16 septembre 2021 de 13 H 30 à 16 H 30 : Mercredi 29 septembre 2021 de 13 H 30 à 16 H 30 : Jeudi 21 octobre 2021 de 13 H 30 à 16 H 30
AUBAGNE	: Jeudi 16 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Vendredi 22 octobre 2021 de 14 H à 17 H
BERRE	: Jeudi 23 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Vendredi 22 octobre 2021 de 14 H à 17 H
FOS SUR MER	: Mardi 14 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Lundi 27 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Jeudi 21 octobre 2021 de 09 H à 12 H
GARDANNE	: Mercredi 15 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mardi 19 octobre 2021 de 14 H à 17 H
ISTRES	: Lundi 13 septembre 2021 de 14 H à 17 H : Mercredi 13 octobre 2021 de 09 H à 12 H
LA CIOTAT	: Vendredi 17 septembre 2021 de 14 H à 17 H : Mardi 12 octobre 2021 de 09 H à 12 H
MARSEILLE	: Lundi 13 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mardi 21 septembre 2021 de 13 H 45 à 16 H 45 : Mercredi 29 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Jeudi 07 octobre 2021 de 09 H à 12 H : Vendredi 22 octobre de 13 H 45 à 16 H 45
MARTIGUES	: Lundi 20 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mardi 19 octobre 2021 de 14 H 30 à 17 H 30
PERTUIS	: Mardi 14 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mercredi 06 octobre 2021 de 14 H à 17 H : Jeudi 21 octobre 2021 de 14 H à 17 H
SALON	: Mercredi 22 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Jeudi 14 octobre 2021 de 14 H à 17 H
SAINT-REMY	: Jeudi 16 septembre 2021 de 09 H à 12 H : Mercredi 20 octobre 2021 de 09 H à 12 H
SAINT ZACHARIE	: Mercredi 15 septembre 2021 de 14 H à 17 H : Mercredi 20 octobre 2021 de 09 H à 12 H

5. Déroulement de l'Enquête Publique

5-1. Lieux, dates et heures de consultation des documents

L'enquête publique s'est déroulée du 13/09/2021 au 22/10/2021 inclus

Durant ces 40 jours, les dossiers et registres d'enquête sont restés à la disposition du public dans les différents lieux d'enquête, afin d'en prendre connaissance et de consigner, éventuellement, leurs observations et propositions durant les jours ouvrables et aux heures d'ouverture des bureaux :

-Auprès du préfet des Bouches-du-Rhône- Bureau des Installations et des Travaux Réglementés pour la Protection des Milieux-13006 Marseille.

-Auprès du préfet du Var - Bureau de l'Environnement et du Développement durable- Bd du 112eme régiment de l'infanterie – 83070 Toulon.

-Auprès du préfet du Vaucluse – DDPP- Avenue du 7eme Génie – 84 000 Avignon.

-Auprès des 14 mairies - siège d'enquête : -Mairie d'Aix-en-Provence, Arles, Aubagne, Berre-l'Étang, Fos-sur-Mer, Gardanne, Istres, La Ciotat, Martigues, Pertuis (Vaucluse), Salon-de-Provence, Saint-Rémy-de-Provence, Saint-Zacharie (Var) et Marseille (13002) - siège de l'Enquête - 40 Rue Fauchier.

Par ailleurs, il est à préciser que durant toute la durée de l'enquête publique :

- les observations et propositions du public pouvaient être adressées au commissaire enquêteur par voie postale à la mairie de Marseille, siège de l'enquête ou par courrier électronique à l'adresse : plan-protection-atmosphère-13@enquetepublique.net.

-Et que, Le MOA a mis à la disposition du public un dossier reprenant l'ensemble des pièces répondant aux dispositions législatives et réglementaires en la matière, à la fois sur son propre site internet et sur celui du gestionnaire chargé du registre numérique. (Adresses déjà indiquées dans le rapport).

5-2. Le déroulement et l'ambiance de l'enquête publique

-L'ensemble du dossier d'enquête côté et paraphé ainsi que les registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 17 lieux d'enquête, tous les jours ouvrés et aux heures ouvrables, et ce pendant toute la durée officielle de l'enquête.

-Chaque dossier d'enquête constitué de différentes pièces plus ou moins volumineuses et qui représentent environ 500 pages réparties dans une vingtaine de documents, (Une liste exhaustive de ces pièces est donnée au paragraphe de ce chapitre). Les registres d'enquête "PAPIER" ont été côté et paraphé dans chaque lieu de permanence afin d'être mis à la disposition du public dès le premier jour de l'enquête publique. Aucun bordereau n'étant joint au dossier d'enquête, le Président de la CE prescrit aux membres de la commission de prendre comme référentiel la liste des documents mentionnées dans la version numérique présente sur

le site de la Préfecture. Durant ces séances de signatures quelques difficultés sont apparues, notamment de pièces manquantes ou mal reliées. Par la vigilance des commissaires et l'intervention rapide du MOA tout est finalement rentré dans l'ordre dans le temps imparti.

Selon les recommandations données à l'Article 4-1 de ce même arrêté, le président de la commission d'enquête, après accord de ses membres, a prescrit aux commissaires enquêteurs de commencer ¼ heure plutôt pour vérifier les dossiers et surtout les mesures sanitaires de prévention contre la COVID 19.

Un commissaire enquêteur, au moins, s'est tenu à la disposition du public dans l'une des 14 mairies désignées, aux jours et heures fixés par l'Arrêté inter préfectoral daté du 03/08/2021. Grâce à cette mesure, il est à relever que certaines permanences n'auraient pas pu être tenues par des empêchements divers. (Pbs de disponibilité, problème de mobilité etc.). Cette problématique abordée par le Président de la commission d'enquête avait été débattue et réglée entre le MOA, la personne préfectorale compétente et avec la Présidente du Tribunal Administratif de Marseille. Cette démarche avait été faite avant la mise en place des permanences et la rédaction définitive de l'Arrêté interpréfectoral. In fine, les séances de permanence indiquées dans l'arrêté préfectoral ont pu être assurées dans leur totalité.

Les permanences ont été régulières dans le temps avec une alternance, autant que possible entre les matins et les après-midis sur un même lieu.

Durant les 36 permanences, la fréquentation du public a été très inégale. Les deux dernières semaines ont vu un afflux de contributions souvent alimentées de dossiers argumentés présentés par des responsables d'associations.

C'est ainsi que nous relevons que sur les 150 contributions reçues pendant la durée de l'enquête, pratiquement, les ¾ ont été déposées sur le registre numérique (110) et ¼ sur les registres conventionnels "Papier" (27) dans les 17 registres "PAPIER" soumis à l'enquête.

L'enquête publique a été effectivement close, pour le public, le 22/10/2021 et les registres "PAPIER" ont été clos en fin de permanence d'après-midi par les 5 commissaires présents dans les cinq lieux d'enquêtes. (CF. tableau des permanences données au paragraphe 3-2-3.). Le président de la commission d'enquête, en accord avec le MOA et les représentants des mairies où les permanences du 22/10/2021-après-midi n'étaient pas assurées par un commissaire, a prescrit la collecte des 9 registres "PAPIER" en instance dans les mairies, par des commissaires et cela dès le lundi 25/10/2021. La commission d'enquête s'est réunie, dès le mardi 26/10/2021, dans les locaux de la DREAL, aux fins de vérification des Registres, de tous les courriers et/ou dossiers annexés, et permettre au Président de la commission d'enquête de les clôturer sous sa signature, comme prescrit par l'article 6 de l'arrêté inter préfectoral.

Comme prévu dans l'arrêté inter préfectoral, le registre numérique a bien été accessible au public du lundi 13 septembre 2021 à 9 H jusqu'au vendredi 22/10/2021 à 17 Heures. Cependant, il est à relever qu'à la demande d'un contributeur, ses observations formulées le dernier jour d'enquête à 17 H 09 ont été prises en compte à titre dérogatoire.

Ambiance générale

- Les commissaires enquêteurs ont disposé, pour la tenue de leurs permanences, d'une salle de réunion accessible par toutes personnes. Chaque lieu de permanence était parfaitement fléché et confortable avec des commodités à proximité.
- Les conditions matérielles n'ont posé aucun problème pour l'ensemble des permanences.
- L'accueil a été excellent. Cependant, il est à relever que certaines permanences ne disposaient pas d'accès à internet ce qui rendait impossible l'utilisation d'ordinateur portable et l'accès au registre numérique.
- Rien de particulier à signaler, aucun incident et tout s'est déroulé normalement.
- Toutes les permanences se sont donc déroulées dans le calme.
- Globalement, les commissaires enquêteurs ont été, très peu sollicité au cours de leurs permanences ce qui leur a permis d'avancer dans la gestion des contributions déjà reçues.
- Les personnes qui ont consulté le dossier, lors des permanences ont eu tout loisir de s'exprimer librement et de faire part de leurs observations et/ou de leurs propositions sur le Projet PPA13 soumis à enquête et, in fine, de les consigner par écrit sur les registres d'enquêtes ou par courrier.

CHAPITRE 2 / LE PLAN DE PROTECTION ATMOSPHERE 13

1. Historique

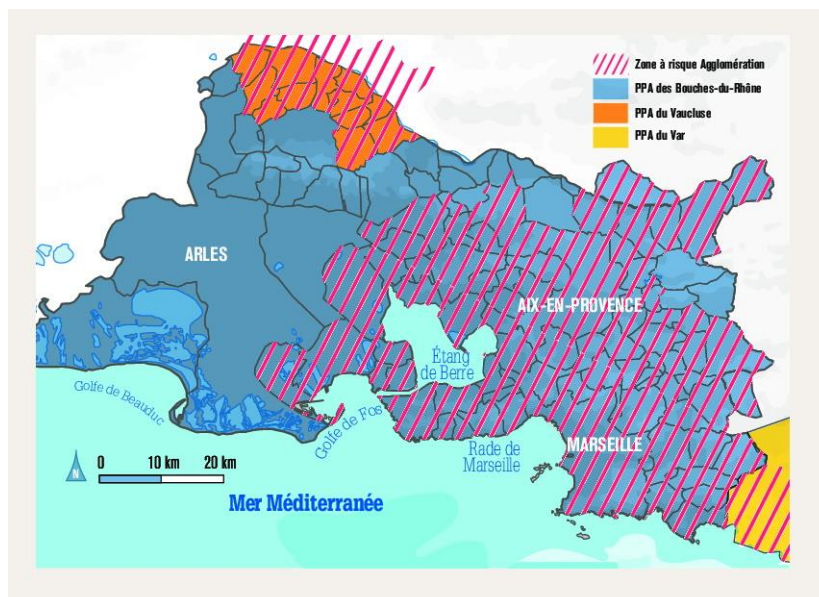
- **Le PPA des Bouches-du-Rhône approuvé le 22/08/2006** et arrêté en mai 2013 comprenait 43 mesures, principalement à destination du secteur industriel et du secteur des transports. Ce plan dit de première génération ne comprenait aucune mesure destinée à lutter contre la pollution particulaire et s'est avéré insuffisant pour atteindre les normes qualité de l'air. On y relève cependant qu'il a permis un net recul des émissions de polluants atmosphérique d'origine industrielle, au premier rang le dioxyde de soufre (SO₂).

- **La première révision du PPA 13 approuvée le 17/05/2013** a été lancée en décembre 2010 et y a été intégrés les Orientations du Comité Interministériel de la Qualité de l'Air (CIQA) mis en place, fin 2012, par le Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie. Cette révision avait pour objectif d'améliorer la qualité de l'air jusqu'en 2018 sur une zone qui comprenait la quasi-totalité du département, exception faite de quatre communes situées dans l'agglomération d'Avignon et de deux communes de l'agglomération de Toulon, couvertes respectivement par les PPA du 83 et du 84.

2. Localisation géographique du PPA 13

Le territoire national est découpé en ZAS (arrêté ministériel du 26/12/2016) en fonction de la densité de population, de la superficie des agglomérations ou des enjeux de qualité de l'air. Le département des Bouches-du-Rhône est ainsi découpé en une zone à risques - agglomération (ZAG) sur l'agglomération d'Aix-Marseille et d'une zone régionale (ZR) pour le reste du territoire. Le périmètre du PPA des Bouches-du-Rhône a pour noyau le territoire de la ZAG, qui correspond à la quasi-totalité du territoire de la métropole Aix-Marseille Provence.

Ce périmètre s'appuie, ainsi, sur la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air ambiant de l'agglomération d'Aix Marseille qui comprend 107 communes. Ce qui représentent quasiment tout le département des Bouches-du-Rhône, à l'exception de la communauté d'agglomération Terres de Provence et la commune d'Eygalières. Il inclut également les communes de Pertuis (Vaucluse) et Saint-Zacharie (Var).



Le nouveau périmètre du PPA des Bouches-du-Rhône intègre les collectivités suivantes :

- Métropole Aix-Marseille Provence
- Communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue -Montagnette
- Communauté de communes Vallée des Baux – Alpilles (à l'exception de la commune d'Eygalières)

Ce périmètre couvre donc bien l'ensemble des pôles urbains du département, les réseaux routiers et autoroutiers denses, les grands pôles industriels du territoire, les ports et aéroports ayant un impact important sur les émissions de polluants atmosphériques.

COMMUNES CONCERNEES PAR LA REVISION DU PPA 13

En comparaison du PPA adopté en 2013, le nouveau périmètre du PPA 13 intègre les communes de Ceyreste, la Ciotat, Saint-Zacharie et Pertuis, afin d'être cohérent avec le périmètre de la zone métropolitaine d'Aix-Marseille. Ce périmètre comprend 107 communes. Les communes de la communauté d'agglomération Terre de Provence ainsi que la commune d'Eygalières, dont certaines étaient déjà absentes du périmètre, sont en totalité retirées du fait qu'elles sont orientées vers le bassin de vie du Grand Avignon et que leur rattachement est donc plus opportun au territoire concerné par le PPA du Vaucluse.

3. Le cadre juridique du PPA 13

3-1. Le contexte judiciaire de la révision du PPA 13

Il apparaît que la révision du PPA des Bouches-du-Rhône s'inscrit dans un contexte judiciaire européen et national, la France étant visée par deux procédures relatives au non-respect de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air, plus précisément les polluants dioxyde d'azote (NO₂) et particules (PM₁₀).

-Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24/10/2019 pour le NO₂

Les valeurs limites européennes concernant le NO₂ sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations en France. Dans une procédure « en manquement » à l'encontre de la France, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a constaté des dépassements systématiques et persistants de la valeur limite annuelle pour le NO₂ depuis le 01/01/2010. La France doit respecter les obligations fixées par la directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant, et en particulier la prise de « mesures appropriées (dans des plans relatifs à la qualité de l'air) pour que la période de dépassement des valeurs limites soit la plus courte possible (article 23 de la directive).

Cet arrêt de la CJUE a été suivi d'une mise en demeure de la France par la Commission européenne par courrier du 3 décembre 2020. La zone de l'agglomération d'Aix-Marseille fait partie des douze territoires concernés. On relève qu'il en est de même pour les agglomérations de Nice et Toulon.

-Procédure européenne pour les PM₁₀

On relève que suite à un avis motivé du 29 avril 2015 signifié aux autorités françaises pour non-respect des normes sur PM₁₀, sur plusieurs agglomérations dont Aix-Marseille, Nice et Toulon, la Commission européenne a décidé de renvoyer la France devant la CJUE, le 30 octobre 2020. Pour autant, les agglomérations de Aix-Marseille, Nice et Toulon ne sont plus intéressées par cette procédure, seules les zones de Paris et de la Martinique restent concernées.

-Arrêts du Conseil d'État

Selon l'arrêt du 12 /07/2017, le Conseil d'Etat a enjoint le Premier Ministre et le Ministre chargé de l'environnement de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les normes sanitaires européennes soient respectées dans les délais les plus brefs. On relève dans cet Arrêt que plusieurs agglomérations étaient concernées dont Aix-Marseille, Nice et Toulon.

On relève que le 10 juillet 2020, Le Conseil d'Etat a prononcé une astreinte fixée à 10 millions d'euros par semestre à l'encontre de l'Etat, si celui-ci ne justifie pas avoir, dans un délai de six mois, exécuté la décision du 12 juillet 2017. Le Conseil d'Etat mentionne huit zones (dont l'agglomération d'Aix-Marseille) pour lesquelles un dépassement de la valeur limite en concentration de NO₂ persiste.

3-2. Le contexte juridique de la révision du PPA 13

-PRINCIPAUX TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES REGISSANT LE PPA 13

-L'article L222-4 du Code de l'environnement impose l'élaboration d'un PPA pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il mentionne également que ces plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés.

-L'application des dispositions relatives aux PPA relève des articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36 du Code de l'environnement.

-En référence à l'article R122-17 II 13°, le PPA 13 fait l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas.

-En référence à l'article L6361-5 du Code des transports, lorsque les territoires couverts par un PPA comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est consultée. C'est le cas pour le PPA13.

4. Composition du dossier PPA 13

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public, est constitué de **différentes pièces techniques et administratives** :

Une partie administrative comprenant :

-L'Arrêté interpréfectoral daté du 03/08/21 portant ouverture d'une E P sur le PPA 13.

-L'Avis d'enquête Publique daté du 04/08/21 portant sur le projet du PPA 13

-Une note à des destinataires (liste in fine) datée du 05/08/21 accompagnant l'Arrêté et de l'Avis susnommés.

-Autre partie administrative comprenant les avis des POA et les mémoires en réponse de la DREAL

Décision de l'Ae du 12/09/2021 après examen au cas par cas sur la révision du PPA13.
(Confère pièce N°F-093-20-P-0033)

Avis délibéré de l'Ae du 19/05/2021 sur le PPA 13 (Confère pièce N° Ae : 2021-30)

Mémoire en réponse de 07/2021 de la DREAL à l'avis de l'Ae N° 2021-30 du 19/05/2021

Avis du collège ACNUSA du 12/04/2021 sur le projet de révision du PPA 13

Mémoire en réponse de la DREAL sur 'Avis de l'ACNUSA N° 2021/9 du 12/04/2002

Avis CODERST 13 sur PPA 13 du 03/03/2021

Avis CODERST 83 sur PPA 13 du 14/04/2021

Avis CODERST 84 sur PPA 13 du 15/04/2021
Avis du Conseil Régional sur le PPA 13 du 07/06/2021
Avis de la Métropole AMP sur le PPA 13 du 15/07/2021
Avis du Conseil Départemental sur le PPA 13 du 24/06/2021
Avis Mairie Aubagne sur le PPA 13 du 14/05/2021
Avis Mairie Roquevaire sur le PPA 13 du 24/03/2021
Avis Mairie Port-Saint-Louis du Rhône sur le PPA 13 du 07/07/2021
Avis Mairie de Fos-sur-Mer sur le PPA 13 du 19/05/2021
Avis Mairie de Cabriès sur le PPA 13 du 13/04/2021

Une partie technique comprenant :

- Un résumé non technique (Document de 6 pages),
- Les Objectifs du projet PPA 13 émis par la DREAL PACA (Document de 51 pages)
- Les Fiches-actions émises par la DREAL PACA (Document de 116 pages)
- Une Evaluation du PPA13 émise par AtmoSud (Un document de 109 pages)
- Une Evaluation environnementale émise par la DREAL PACA (Doc. de 182 pages)
- Une Synthèse sur SRADDET émise par REGION SUD (Document de 50 pages)

4-1. Présentation proprement dite du PPA 13

Cette présentation comprend 182 pages réparties en huit chapitres et 3 annexes ;

A. Un PREAMBULE dans lequel est défini la notion de PPA et le cadre réglementaire de l'évaluation environnementale,

B. Un RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE précisant le Contexte de la révision du PPA, le périmètre géographique du plan et son état des lieux concernant, notamment, les sources de pollution atmosphérique lors de sa construction avec un ensemble de partenaires. Une évaluation "au plus juste" qui débouchera sur un plan d'actions avec un suivi spécifique et régulier de la DREAL PACA.

C. Une PRÉSENTATION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE, abordant le Contexte judiciaire de cette révision qui reprendra le bilan du plan de 2013 et son périmètre révisé. La composition de la Gouvernance prenant en compte les instances de concertation et de mobilisation des partenaires et celles des ateliers thématiques. Les Objectifs du PPA affichant ses deux priorités : " Plus aucune station de surveillance dépassant la valeur limite en NO₂, à l'horizon 2022 (40 µg /m³ en moyenne annuelle)" et "Plus aucune population exposée à des dépassements de la valeur limite en NO₂ en 2025". Une Analyse du plan d'actions qui vise à réduire la pollution chronique ainsi que l'occurrence et la durée des épisodes de pollution et qui débouche sur un catalogue de 53 actions portant essentiellement sur des réductions d'émissions de polluants émises dans les secteurs tels que : "Transport Maritime", "Transport aérien", "Transport "Terrestre", "Industrie", "Biomasse Agriculture", "Le Résidentiel Aménagement" avec la "Mobilisation des partenaires et du public". La qualité de l'air étant

une thématique transversale ce PPA 13 s'articule avec les autres plans, schémas et programmes régionaux ou locaux.

D. Une ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSPECTIVES DE SON ÉVOLUTION qui apparaît comme un diagnostic ciblé et qui servira de base à l'approfondissement des incidences prévisibles sur l'environnement prenant en compte le "milieu physique", le "milieu naturel" et le "milieu humain". Les 6 polluants primaires tels que les oxydes d'azote NOX (dont le dioxyde d'azote N02), les particules PM10 μ , les particules PM2,5 μ , les oxydes de soufre SOX, les composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM) sont mis en évidence dans chaque secteur contribuant à leur émission. A l'issue de cette analyse une Synthèse des enjeux a pu être proposée.

E. La JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS DANS LE PPA passe par la co-construction du plan qui se situe au cœur de la démarche du PPA et par le dispositif de suivi et de son animation.

F. L'EXPOSÉ DES EFFETS NOTABLES PROBABLES SUR L'ENVIRONNEMENT prend respectivement en compte, une méthodologie de caractérisation des impacts, l'analyse des effets notables sur l'environnement hors qualité de l'air, l'Incidences du PPA sur l'air et la santé et se termine par une synthèse prenant en considération l'intensité des effets pouvant aller, sur une échelle de valeurs de très négative à très positive.

G. Des MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE, VOIRE COMPENSER LES EFFETS DU PPA ET EN ASSURER LE SUIVI SERONT ENVISAGÉES dans le cadre des actions incitant au développement de nouvelles infrastructures et aménagements pouvant avoir une incidence négative sur l'occupation des sols et des milieux naturels. Celles-ci feront l'objet d'une analyse précise à propos de leurs impacts sur l'environnement. C'est ainsi qu'il sera défini des indicateurs de suivi pour chacune des thématiques à enjeux.

H. La MÉTHODE UTILISÉE POUR ÉVALUER QUANTITATIVEMENT LES IMPACTS DU PPA SUR LA QUALITÉ DE L'AIR est celle d'AtmoSud, qui est l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air de la région PACA. Par son réseau de stations de mesures, par sa méthode d'évaluation des impacts du PPA sur la qualité de l'air pour chaque secteur et par un travail de scénarisation, AtmoSud a pu modéliser, à l'horizon 2025, l'impact des actions évaluables en quantités des émissions polluantes évitées à l'exposition des populations. Cette partie sera finalisée dans le rapport d'évaluation du PPA 13-Objectif qu'elle a émis dans le cadre de ce plan.

ANNEXE 1 – Le CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA DÉMARCHE fixe, notamment, le départ du lancement de la révision du plan (Janvier 2019), la validation du plan par le COPIL (novembre 2020), l'émission du rapport d'évaluation environnementale et les différentes consultations formelles telles que celles des CODERST concernées (13-83 et 84), collectivités, Ae, et ACNUSSA (1^{ER} Semestre 2021)

ANNEXE 2 - LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LE PÉRIMÈTRE DU PPA.

ANNEXE 3 - PLAN D'ACTIONS DU PPA.

4-2. Les objectifs du PPA 13

C'est un fascicule de 51 pages, préfacé par Mr. Le Préfet MIRMAND et qui comprend quatre parties. Il apparaît comme un plan d'actions évolutif dans lequel pourrait y être ajouté de nouvelles actions afin de traiter sectoriellement les sources d'émissions polluantes résiduelles.

A- Le PPA 13, assuré par une gouvernance multipartenariale est présenté comme un outil et une démarche de territoire pour accélérer l'amélioration de la qualité de l'air. Sa réussite est un enjeu sanitaire mais aussi une attractivité des territoires qui est adaptable aux nouveaux enjeux pouvant apparaître sur les différents périmètres du PPA.

B- Le PPA 13 couvre un territoire qui demeure exposé malgré des améliorations à différents niveaux. Afin de faire face à des enjeux sanitaires et polluants il dispose d'un dispositif complet de surveillance de la qualité de l'air qui est assumé par AtmoSud pouvant élaborer un diagnostic de la pollution dans les Bouches-du-Rhône.

C. Un PPA 13 qui se veut pragmatique et réaliste, au service d'une ambition collective, dont l'objectif central est de respecter les valeurs limites, de viser les recommandations de l'OMS et d'être aussi un outil intérateur avec des actions concrètes pour la qualité de l'air.

D. Un PPA 13 est à considérer comme un outil partenarial de pilotage de l'amélioration de la qualité de l'air dont l'efficacité est démontrée par une évaluation « au plus juste » et un suivi de la mise en œuvre de ses actions.

5. Les Fiches-Actions

C'est un recueil de 116 pages dans lequel sont rassemblées les actions en vue de limiter les émissions de polluants et maintenir ou ramener dans la zone concernée des concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes à court terme (échéance 2025). Les émissions sont calculées par action et par secteur selon les données disponibles et les hypothèses retenues.

Les secteurs d'activités concernés par des actions du PPA 13 sont : l'aérien, l'agriculture, le ferroviaire, l'industrie, le maritime, le résidentiel-tertiaire et les transports routiers, avec un total de 31 défis qui sous-tendent 53 actions.

TRANSPORT MARITIME

- C'est réduire les émissions à quai en déployant les connexions électriques des navires à quai
- C'est réduire les émissions en mer en étendant la mise en œuvre de la « Charte bleue » auprès de tous les armements de croisière, en mettant en place les conditions favorables pour l'avitaillement GNL des navires, c'est engager les acteurs du cabotage touristique dans la conversion de leur flotte et c'est aussi Contrôler les émissions tout en renforçant leur contrôle.

TRANSPORT AÉRIEN

- C'est réduire les émissions au sol en Révisant l'arrêté ministériel de restrictions d'exploitation de l'aéroport Marseille Provence (prescription sur l'utilisation des APU) tout en optimisant les phases de roulage via la sensibilisation des compagnies aériennes.
- C'est réduire les émissions liées à l'exploitation du bâti en améliorant la performance énergétique de la centrale de production chaud / froid.

- C'est réduire les émissions liées à la desserte de l'aéroport en amplifiant l'amélioration de la desserte de l'aéroport par les transports en commun.

TRANSPORT TERRESTRE

- C'est traiter les points noirs liés au trafic routier en mettant en place une zone à faibles émissions mobilité dans le centre-ville élargi de Marseille et en définissant les opportunités d'abaissement des vitesses sur autoroutes.

- C'est densifier et améliorer les transports en commun en développant l'offre de transports en commun, en améliorant le niveau de service des transports en commun : les voies dédiées aux bus sur autoroutes, en développant les infrastructures essentielles à l'utilisation des transports en commun.

- C'est développer les alternatives à l'autosolisme et à la voiture individuelle en augmentant la part du covoiturage, en densifiant le réseau de véhicules en autopartage et en déployant le Plan Vélo et en accompagnant le développement des solutions de micromobilités électrique

- C'est encourager la conversion des flottes vers des véhicules plus propres en aidant à la conversion des flottes grand public / professionnelles, en renouvelant les flottes des opérateurs de transports public et en développer le maillage de bornes de recharge (électrique) / stations (GNV) / bornes hydrogène.

- C'est soutenir le report modal du transport routier de marchandises vers le rail en créant les infrastructures visant au report modal vers le rail,

- C'est soutenir la mise en œuvre des plans de mobilité en accompagnant la mise en œuvre des plans de mobilité des entreprises et des zones d'activités, en favorisant la constitution d'associations de ZA/ZI pour la mise en réseau sur les sujets qualité de l'air et en renforçant l'animation des ZA/ZI sur les alternatives : covoiturage, télétravail, coworking.

- C'est contrôler les émissions des poids lourds en luttant contre les fraudes à l'AD Blue,

- C'est améliorer la connaissance en mettant en place un observatoire partenarial de la mobilité

L'INDUSTRIE

- C'est mettre en œuvre des actions de réduction des émissions de COV en contrôlant la mise en œuvre des actions de réduction des COV pour 14 sites industriels du pourtour de l'étang de Berre.

- C'est mettre en œuvre des actions de réduction des émissions de particules fines en Mettant en œuvre le projet ODAS, en renforçant l'encadrement des carrières.

- C'est encadrer encore plus strictement les émissions industrielles en mettant en œuvre les meilleures techniques disponibles dans les établissements IED.

- C'est valoriser les émissions industrielles en élaborant et mettant en route le projet VASCO 3, solution biologique de traitement des fumées.

- C'est réduire les émissions liées à la consommation énergétique des sites industriels en améliorant la performance énergétique des industries électro-intensives.

- C'est améliorer les dispositifs de gestion des épisodes de pollution en actualiser le dispositif STERNES et les arrêtés préfectoraux des sites industriels.

- C'est poursuivre la concertation autour de l'Étang de Berre en poursuivant le projet REPOSES.

BIOMASSE – AGRICULTURE

- C'est renforcer la communication / pédagogie / formation pour éviter le brûlage des déchets agricoles et en sensibilisant aux bonnes pratiques agricoles (projet AGR'AIR).

- C'est renforcer la communication / pédagogie / formation pour éviter le brûlage des déchets verts des particuliers en accompagnant les territoires pour une meilleure prévention du brûlage des déchets verts.

- C'est développer la prévention et la valorisation matière de la biomasse en développant la gestion autonome des déchets verts des habitants (programme prévention des déchets verts) et en accompagnant le développement d'un pôle de valorisation locale de la paille de riz.

- C'est réduire les émissions d'ammoniac du secteur agricole en accompagnant le développement de la filière méthanisation, pour une réduction de la volatilisation de l'ammoniac.

- C'est faire évoluer la réglementation en révisant l'arrêté préfectoral sur l'emploi du feu dans le département des Bouches-du-Rhône.

RÉSIDENTIEL – AMÉNAGEMENT

- C'est prendre en compte la qualité de l'air dans les choix d'aménagement / d'urbanisme en intégrant les enjeux « qualité de l'air » dans les projets Renforcer, en lien avec la collectivité, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets et en limitant l'exposition des populations dans les zones les plus exposées.

- C'est réduire l'impact du chauffage en déployant la plate-forme métropolitaine de rénovation énergétique, notamment sur les enjeux "chauffage", en établissant un répertoire des copropriétés les plus énergivores / polluante et en accélérant la mise en œuvre du Fond Air Bois.

MOBILISATION DES PARTENAIRES ET DES CITOYENS

- C'est mobiliser les partenaires sur la qualité de l'air en animant localement les actions « qualité de l'air ».

- C'est améliorer la connaissance en déployant une surveillance « supra réglementaire » sur des polluants d'intérêt sanitaire (COV, PUF...) et sur des zones à enjeux (port / aéroport) et en améliorant les connaissances sur les PUF, la biosurveillance, et l'imprégnation humaine.

- C'est mobiliser le public sur la qualité de l'air en mettant en œuvre le projet DIAMS (Digital Alliance for Marseille Sustainability) : plateforme d'échange de données sur la qualité de l'air et programme d'engagement citoyen et d'entreprises, en développant les projets de sensibilisation associés aux « capteurs citoyens », en poursuivant le déploiement de l'outil pédagogique « L'Air et Moi » et en développant les outils d'évaluation des impacts sanitaires.

6. Evaluation du PPA 13 par ATMOSUD

6-1. Méthode d'évaluation

Le tableau suivant dresse un panorama des données et méthodes appliquées par secteur, dont les détails sont présentés dans les diverses sections de ce rapport :

Secteurs	Situation de référence 2017	Scénario 2025 fil de l'eau	Scénario 2025 avec actions
Agriculture	Inventaire des émissions 2017 source AtmoSud	Energétique + non énergétique* : Données PCAEM 2024. Evolution de la zone AMP appliquée aux autres communes du PPA.	- gain des actions PCAEM 2024 - A noter, utilisation de 2024 pour 2025.
Résidentiel/Tertiaire			- évaluation actions complémentaires PPA 13
Industrie		Energétique + non énergétique* : Scénario tendanciel 2017-2025 des consommations énergétiques et des émissions de polluants (cf. modèle prospectif TIMES-SUD PACA)	Evaluations des actions complémentaires du PPA 13
Aérien			
Ferroviaire			
Maritime			
Routier		Le tendanciel d'évolution du trafic de +4.1% de trafic entre 2017 et 2025 issu du PDU AMP a été retenu.	- Hypothèse de tendance linéaire entre les années 2017 - 2030 permet d'estimer le gain induit par les actions du PDU.
	Un recalcul des émissions de ce secteur a été réalisé avec le parc roulant 2025.	- Evaluation des actions complémentaires PPA 13	

Tableau 2 : hypothèses et études prises en comptes pour le PPA13

Par ailleurs, il est précisé que :

La Méthode d'évaluation des concentrations en NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5} sont évaluées à l'aide d'une chaîne de modélisation développée par AtmoSud. Cette chaîne regroupe des modèles météorologiques, des modèles de chimie-transport, des modèles de dispersion et des algorithmes de traitement des données. Elle permet de calculer des champs de concentration de polluants en prenant comme données d'entrée des émissions spatialisées.

La Méthode d'évaluation des populations exposées, selon le calcul des champs de concentrations, permet d'estimer les territoires soumis à un dépassement de normes règlementaires. Un croisement spatial est réalisé entre les zones en dépassement et la couche de bâtiments sur le territoire étudié.

6-2. Les Fiches d'évaluation

-Pour chaque action définie dans le PPA 13, une fiche synthétique présente les caractéristiques et hypothèses de cette action. Ainsi les paramètres suivants seront présentés lorsque les actions sont évaluable :

- Description de l'action et des données sources
- Hypothèses de calculs
- Résultats de l'action (gains)

-Il est rappelé que "Les actions ont été définies lors de l'élaboration du PPA 13, avec l'estimation pour chaque action d'un objectif à atteindre en 2025, selon les hypothèses proposées. Ces objectifs, qui sont définis sous formes d'hypothèse de réduction – en absolue ou en relatif - de données d'activité ou d'émission, ont été transcrits en termes de réduction d'émissions de polluants dans des fiches d'évaluation. Les fiches actions sont regroupées par secteur dans les sections susnommés.

6-3. Synthèse des émissions du PPA 13 par polluant

Oxydes d'azote – NOx

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de NOx de -5.5% par rapport au scénario tendanciel. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions d'oxydes d'azote devraient décroître de - 15.4%. Le gain le plus important avec - 13.4% est induit par les actions PPA du trafic routier et au renouvellement progressif du parc roulant de véhicules. Il est à noter que les actions du secteur maritime, même si elles permettent de réduire 72% les émissions des ferries et des paquebots, ne compensent pas l'augmentation des émissions induites par la croissance de certaines activités à 2025.

Particules fines - PM10

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de PM10 de -5.7% par rapport au scénario tendanciel des émissions. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions en particules fines PM10 devraient décroître de -11.5%.

Les principaux gains liés aux actions PPA sont induit par la réduction des émissions d'ArcelorMittal (-114 tonnes), les actions PDU - ZFE de la Métropole (-105 tonnes), la réduction du brulage des pailles de riz (-70 tonnes) et le fond Air Bois avec -42 tonnes. Les réductions prévues d'émissions en particules fines concernent bien tous les secteurs contributeurs.

Particules fines - PM2.5

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de PM2.5 de -7% par rapport au scénario tendanciel. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions en particules fines PM2.5 devraient décroître de -13.5%.

es principaux gains liés aux actions PPA sont induit par la réduction des émissions d'ArcelorMittal (-114 tonnes), les actions PDU - ZFE de la Métropole (-64 tonnes), la réduction du brulage des pailles de riz (-66 tonnes) et le fond Air Bois avec -41 tonnes.

Oxydes de soufre – SOx

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de SOx de -7% par rapport au scénario tendanciel. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions de SOx devraient décroître de -19%.

Sur le secteur industrie, une seule action a pu être évaluée avec un gain de -878 tonnes, soit -6.7% de réduction pour ce secteur. D'autres actions de réduction des émissions au niveau de ce secteur sont attendues dans le cadre de la mise en œuvre des obligations issues de la directive IED (rapports de réexamen élaborés par les sites industriels, secteurs des grandes installations de combustion, de la chimie organique, de l'incinération des déchets...).

Composés Organiques Volatiles Non Méthanique – COVNM

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de COVNM de -1.7% par rapport au scénario tendanciel. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions COVNM devraient décroître de -10.3%. Sur le secteur industrie, une action a pu être évaluée avec un gain de -106 tonnes (action 28), soit -0.6% de réduction pour ce secteur. D'autres actions de réduction des émissions au niveau de ce secteur sont attendues dans le cadre de la mise en œuvre des arrêtés COV sur le pourtour de l'étang de Berre (action 28)

Pour rappel, la majorité des émissions de COVNM sur le PPA 13 de ce secteur provient de l'utilisation domestique de solvants (48%), suivi des équipements de combustion hors chaudière tel que gazinières, fourneaux, poêle (28%) ainsi que l'utilisation de peinture (7%) et de vernis (7%).

Ammoniac – NH3

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions de NH3 de -1.5% par rapport au scénario tendanciel. Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions en NH3 devraient décroître de -21.2%. Le secteur agriculture est de loin le principal contributeur en NH3 sur la zone du PPA 13. La majorité des émissions sont dues à l'utilisation d'engrais : terre arable 25%, cultures permanentes 10%, verger 10% et rizières 11% et également déjection des moutons 13% et des bovins 9%. Le PPA prévoit une action visant la réduction de la volatilisation de l'ammoniac dans le cadre du développement de la filière méthanisation et du retour au sol des digestats (action 40).

Bilan de l'évaluation des émissions du PPA 13

Les actions intégrées dans le PPA 13 devraient permettre de réduire en 2025 les émissions entre 1.5% pour le NH3 et -7% pour les particules fines.

Par rapport à l'état initial de 2017, les émissions devraient ainsi décroître de -10% à -21% selon les polluants.

		2017	2025 sans actions PPA	2025 actions PPA	Gain des actions en % sur les émissions totales 2025 fil de l'eau	Gain du scénario 2025 actions en % sur les émissions totales 2017
PPA 13 bilan des émissions en tonnes /an	NOx	46 078	41 246	38 980	-5.5%	-15.4%
	PM ₁₀	7 533	7 064	6 665	-5.7%	-11.5%
	PM _{2.5}	5 363	4 992	4 640	-7.0%	-13.5%
	SOx	15 127	13 182	12 257	-7.0%	-19.0%
	COVNM	19 906	18 175	17 861	-1.7%	-10.3%
	NH ₃	2 557	2 044	2 014	-1.5%	-21.2%

Bilan du PPA 13 au regard de l'année de référence 2017 du plan d'action

Situation initiale 2017	polluants	2025 Sans PPA	2025 avec PPA	Effet PPA
PPA 13 : gain en émissions	NOx	-10.5%	-15.4%	-150%
	PM ₁₀	-6.2%	-11.5%	-190%
	PM _{2.5}	-6.9%	-13.5%	-190%
	SOx	-12.9%	-19.0%	-150%
	COVNM	-8.7%	-10.3%	-120%
	NH ₃	-20.1%	-21.2%	-110%

Bilan des gains sur le tendancier du PPA 13

7. Evaluation de l'exposition des populations suivant PPA 13

7-1. Méthode d'affectation des variations d'émissions

Les évolutions en émission de polluants NOx, PM10 et PM2.5 calculées entre 2017, 2025 fil de l'eau et 2025 avec actions PPA ont été appliquées sur différentes zones géographiques et linéaires routiers en fonction du détail des données disponibles traduisant leurs zones d'effet dans le cadre de cette évaluation

7-2. Bilan de l'exposition des populations du PPA 13

Le calcul des surfaces et populations exposées permet de synthétiser les gains attendus en 2025 avec la prise en compte du tendancier et des actions du PPA13 au regard des valeurs limites et des lignes directrices de l'OMS.

Surfaces et populations résidentes exposées à un dépassement de seuil au cours de l'année 2019 et pour la situation 2025 avec la prise en compte du tendanciel et des actions du PPA

	NO ₂	PM10		PM2.5	
Valeur Limite / ligne directrice OMS [µg/m³/an]	40	40	20	25	10
Population 2025 [hab.]	< 500	< 500	380 000	0	166 000
Population 2019 [hab.]	30 000	< 500	438 000	0	442 000
Variation [%]	-99%	0%	-13%	0%	-62%
Surface 2025 [km²]	4	1	91	0	68
Surface 2019 [km²]	9	1	127	0	127
Variation [%]	-58%	-	-28%	-	-46%

En synthèse, à l'horizon 2025, il apparaît qu'avec la mise en place des actions du PPA :

- Les concentrations en NO₂ devraient diminuer de manière significative sur l'ensemble du territoire et à proximité des principaux axes de transport routier.
- La quasi-totalité des personnes sur le territoire du PPA13 devrait résider dans des zones respectant la valeur limite en moyenne annuelle pour le NO₂.
- Les concentrations en particules fines ne devraient pas réduire significativement. Bien que la valeur limite soit déjà respectée sur la quasi-totalité du territoire en 2019, un grand nombre de personnes devrait rester exposé à un dépassement de la ligne directrice OMS
- La diminution importante de l'exposition des populations aux concentrations en PM2.5 met principalement en évidence un effet de seuil, plutôt qu'une réelle amélioration de la qualité de l'air associée à ce polluant.

8. Conclusions sur l'Evaluation effectuée par ATMOSUD sur le PPA 13

Pour améliorer la qualité de l'air, le PPA 13 définit des actions portées par les acteurs locaux, en vue de limiter les émissions de polluants et maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux valeurs limites dans la zone concernée. Certaines actions visent également à limiter l'exposition des populations dans les zones où la qualité de l'air est la plus dégradée (maîtrise de l'urbanisme...).

L'évaluation du PPA 13 est réalisée pour l'échéance 2025 pour les oxydes d'azote (NOx), les particules fines (PM10 et PM2,5), les oxydes de soufre (SOx), l'ammoniac (NH3) et les composés organiques volatiles non méthaniques (COVNM). Une analyse qualitative est réalisée pour l'ozone.

Bilan de l'évaluation du PPA sur les émissions

Les secteurs d'activités concernés par des actions du PPA13 sont : les transports aérien, maritime, ferroviaire et routier, l'industrie, l'agriculture, et le résidentiel-tertiaire, avec un total de **23 actions notables évaluées**.

L'évaluation de ces actions du PPA13 permet de mettre en évidence que le secteur routier, principal émetteur des NOX et de PM10 sur le département, est aussi le secteur dont les réductions des émissions sont les plus importantes, avec notamment - 1 231 tonnes de NOx, - 118 tonnes de PM10, et - 77 tonnes de PM2.5 grâce notamment à la mise en place du PDU métropolitain et de la ZFEm dans lesquels des modes de déplacements alternatifs et moins émetteurs sont favorisés.

Les actions du **secteur industriel**, au niveau d'Arcelor Mittal, de la raffinerie de Fos et d'Arkema Saint Menet pourraient permettre de gagner 292 tonnes de NOx, 123 tonnes de PM10, 821 tonnes de SOx et 114 tonnes de COVNM. Sur le territoire du PPA13, l'industrie est un émetteur important de PM10 et NOx et majoritaire pour les SOx et COVNM. La mise en œuvre des arrêtés COV sur le pourtour de l'étang de Berre, la prise en compte des rapports de conclusions des meilleures techniques disponibles pour certains secteurs industriels (directive IED), ainsi que le renforcement de l'encadrement des carrières pourraient permettre un gain sur les différents polluants atmosphériques industriels, mais ces actions n'ont pas pu être évaluées par manque de données disponibles actuellement.

Pour le **secteur maritime**, les actions évaluées permettent de réduire les émissions de NOx de 665 tonnes (polluant pour lequel le maritime est un émetteur important à hauteur de 26%), de PM10 de 40 t, et de SOx de 15 tonnes. Cependant, ces gains ne permettent pas de compenser l'augmentation du scénario fil de l'eau 2025 lié aux hypothèses de croissance de l'activité. Ils permettent cependant une diminution ciblée de -65% des émissions des ferries et des paquebots au niveau du port de Marseille (électrification, charte bleue, ...), où les émissions sont au plus près des populations, à l'interface port/centre-ville.

Ces évolutions entraînent notamment un changement important dans le profil d'émission en NOx du territoire PPA : le secteur maritime devient prépondérant en terme d'émissions juste derrière le secteur industriel alors que la part des transports routiers diminue fortement à l'horizon 2025.

Le secteur agricole, notamment en réduisant les brûlages de pailles de riz, serait crédité d'un gain de 36 tonnes de NOx, 71 tonnes de PM10 et 29 tonnes de NH3.

Le secteur agricole constitue le principal contributeur en NH3 sur le territoire du PPA 13. Le PPA prévoit une action visant la réduction de la volatilisation de l'ammoniac dans le cadre du développement de la filière méthanisation (action 40), mais celle-ci n'a pu être évaluée.

Les actions sur le secteur résidentiel intègrent celles du PCAEM. Concernant le chauffage (fond air bois, aide de l'état au remplacement de chauffage, objectifs de la plateforme métropolitaine de rénovation énergétique) et le brûlage de déchets verts, elles permettraient de réduire de 49 tonnes les émissions en PM10, et de 47 tonnes celles des PM2.5. Sur les COVNM, les actions permettent une réduction de -80 tonnes, le fond Air bois étant l'action évaluée la plus efficace sur ce polluant.

Avec la mise place de MGA2 (Ligne Marseille Gardanne Aix) avec une électrification frugale et des motrices sur batterie, **le secteur ferroviaire** pourrait gagner 18 tonnes de NOx.

Enfin, suite à l'électrification complète des terminaux 1 et 2 (objectif du dernier PPA), plusieurs actions à venir concernent **le secteur aérien** comme l'amélioration de la performance énergétique de la centrale de production (Evaluation du PPA des Bouches-du-Rhône Février 2021 AtmoSud Page 86/109) chaud/froid de l'aéroport, la limitation du temps d'utilisation des APU, et l'optimisation des phases de roulage. Cependant, par manque de données quantifiées ces actions n'ont pas pu être valorisées dans l'évaluation des impacts du PPA 13.

Si l'on compare les gains totaux en émissions évalués à 2025 aux objectifs fixés au niveau national par le **PREPA** (Plan National de Réduction des Polluants Atmosphériques) et au niveau régional par le **SRADDET** (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), il en ressort les éléments ci-après.

Au niveau national, l'objectif de réduction pour les NOx de 2024 n'est pas atteint. Pour les 4 autres polluants, les objectifs de 2020 à 2029 sont atteints en 2025. Les objectifs à atteindre à partir de 2030 sont respectés dès 2025 pour le NH3 et les SOx. Au niveau régional, les objectifs beaucoup plus ambitieux ne sont pas atteints.

Cependant, le PPA joue le rôle d'accélérateur pour l'amélioration de la qualité de l'air. Ainsi, entre 2017 et 2025, le PPA 13 accélère, par rapport au scénario tendanciel, la diminution des émissions polluantes du territoire de 1.5 à 2 fois pour les oxydes d'azote et les particules fines. Ce facteur se situe entre 1 et 1.5 fois pour les autres polluants évalués.

Bilan de l'évaluation du PPA sur les concentrations et les populations exposées

De manière globale, les diminutions d'émissions à l'horizon 2025 associées aux actions du PPA 13 devraient permettre de **diminuer significativement les concentrations en NO2 et assurer le respect de la valeur limite en NO2 sur la quasi-totalité du territoire.** Des dépassements sont toujours attendus dans les centres urbains et sur les principaux axes structurants du territoire, tels que les autoroutes, mais la baisse des concentrations sur ces axes et dans leur proximité immédiate devrait permettre de préserver les populations résidentes : en 2025, moins de 500 personnes devraient résider dans une zone où la valeur limite réglementaire pour le NO2 est dépassée (contre 30 000 en 2019). Ces résultats s'expliquent en grande partie par la mise en œuvre d'actions ciblées dans les zones où la qualité de l'air est particulièrement dégradée (ZFE, report modal PDU, électrification des quais, abaissement vitesses...)

Les concentrations en particules fines ne devraient pas diminuer significativement, la tendance étant toutefois à l'amélioration. Bien que la valeur limite soit déjà respectée sur la quasi-totalité du territoire en 2019, un grand nombre de personnes devrait rester exposé à un dépassement de la ligne directrice OMS à l'horizon 2025 après la mise en place des actions du PPA. Pour les PM10, le nombre de personnes résidentes exposées à un dépassement de la ligne directrice de l'OMS devrait diminuer d'environ 10% avec **380 000 personnes** vivant dans des zones où les concentrations seront supérieures à ce seuil (contre près de 440 000 en 2019), notamment dans les zones urbanisées, industrielles et au niveau des grands axes de circulation. La diminution de l'exposition des populations aux concentrations en **PM2.5** est plus nette : une baisse de plus de 60% est attendue avec environ 165 000 personnes exposées en 2025 contre près de 440 000 en 2019. Cependant, **cette baisse est plus la conséquence d'un effet de seuil,**

que celle d'une réelle amélioration de la qualité de l'air pour ce polluant. En effet, l'amélioration pour les concentrations est de l'ordre du $\mu\text{g.m}^{-3}$

Synthèse ozone

L'ozone constitue une problématique persistante sur le département soumis à un ensoleillement favorable à sa formation. L'ozone est un polluant « secondaire » car il n'est pas directement émis dans l'atmosphère par une activité, et « photochimique » car la chaleur et un ensoleillement suffisant sont nécessaires pour sa formation.

La formation de l'ozone étant dépendante de l'équilibre des concentrations entre les NOx et les COVNM, la baisse des émissions prévue par le PPA, principalement des NOx, devrait permettre de réduire les contributions du territoire à la formation de l'ozone troposphérique.

En l'état, même si la baisse des émissions de précurseurs ne s'est pas traduite par une baisse des concentrations de fond en ozone ces 10 dernières années, une amélioration de la pollution de pointe est constatée.

La baisse de la production locale d'ozone est probablement compensée par l'augmentation du niveau de fond en ozone au niveau continental/planétaire. Dans les années qui viennent les données de concentrations de fond en ozone et de population exposée à ce polluant devraient ainsi rester inchangées si une action plus globale n'est pas menée.

CHAPITRE 3 / ANALYSES ET COMMENTAIRES DE LA C.E.

Dans ce chapitre la commission d'enquête analyse les avis émis par les POA, les observations du public, les réponses données par le Maître d'ouvrage au PV de synthèse ainsi que les actions prévues dans le cadre de la révision du projet de PPA 13,

1. Analyse des observations du public

Nous pouvons noter que l'activité sur le registre numérique s'est fortement manifestée les derniers jours de l'enquête.

A. Bilan global de la consultation par le Public du dossier général de l'enquête peut se synthétiser ainsi :

15 : Nombre de personnes reçues par la CE au cours des 36 permanences

6 : Nombre de lettres ou dossiers adressées à la C E

1390 : Nombre total de visites pour la durée de l'enquête pour accéder au dossier proprement mis en ligne sur le site réservé à l'enquête

880 : Nombre d'accès décomptés pour accéder au registre numérique pour toute la durée de l'enquête publique

B. Consultations des différentes parties du dossier :

669 : Accueil

92 : Information

724 : Dossier

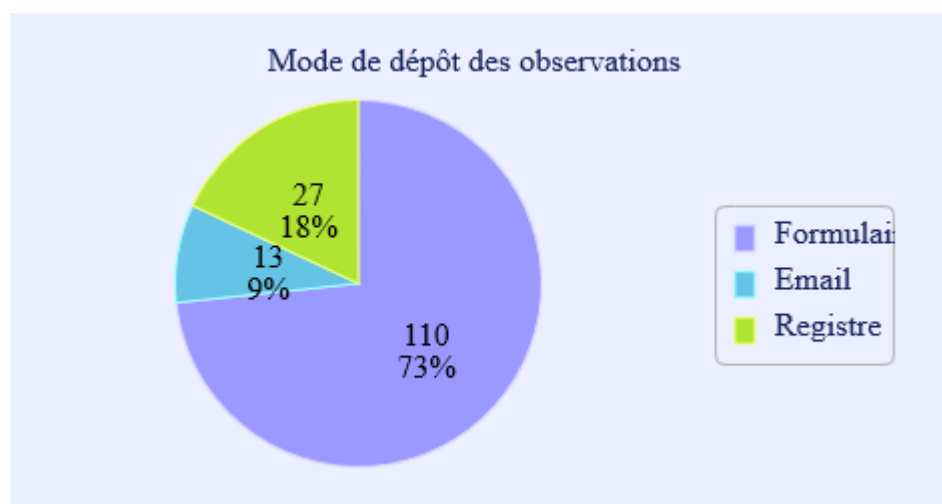
1390 : Consultation des observations

880 : Accès aux registres pour déposer des observations (pour 123 réellement déposées)

-110 observations ont été déposées sur le formulaire Publilégal

-13 par @ mail

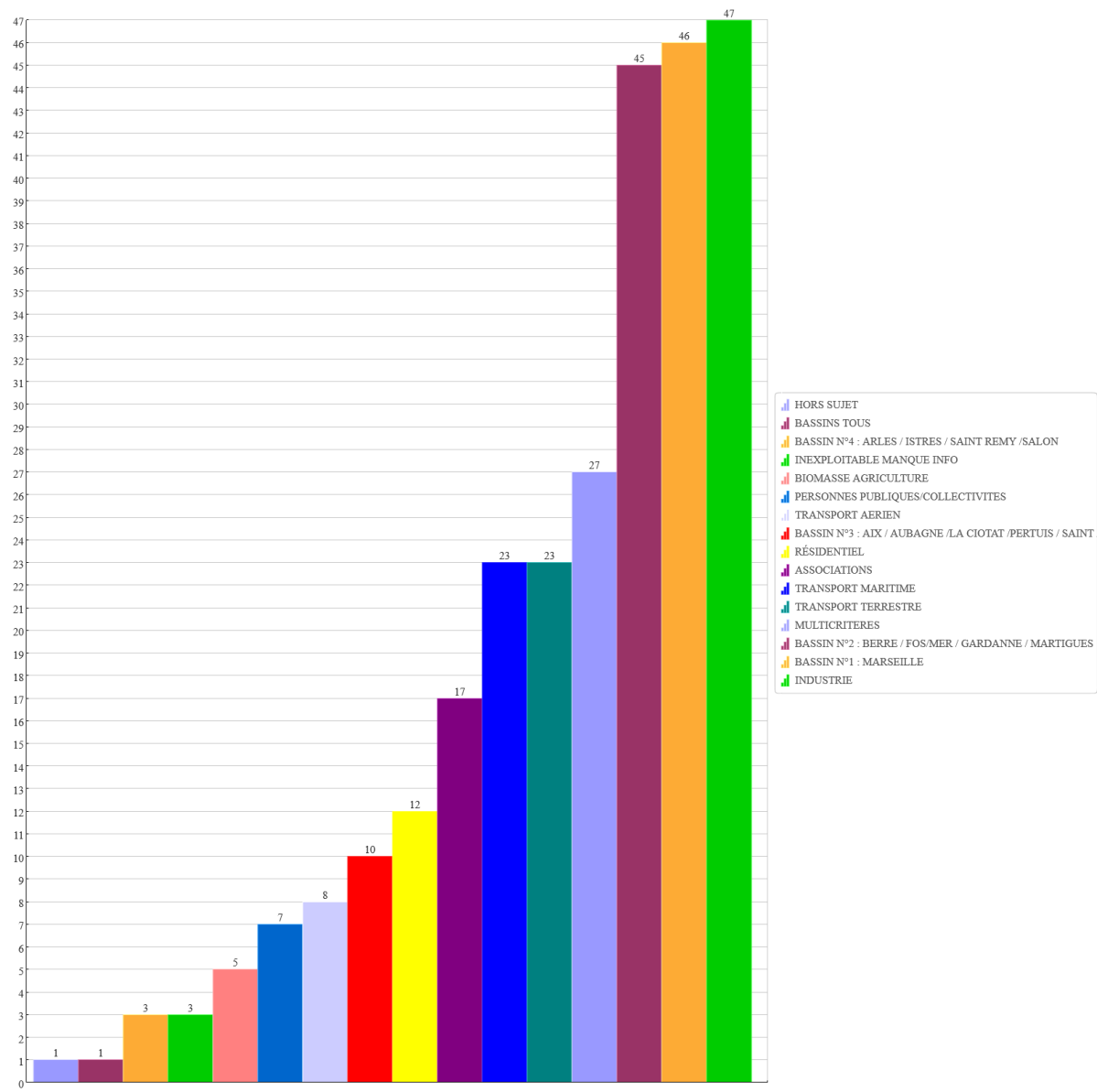
-27 à partir des 17 registres "PAPIER"



L'accès au site était aisé et la consultation du dossier, aidée par un sommaire détaillé, pouvait se faire soit par téléchargement, soit en mode lecture. Le dossier du Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère 13 a été téléchargé de très nombreuses fois.

Le dépôt de contributions par le biais du registre numérique devient le moyen privilégié pour le public et pour les associations pour s'exprimer et se manifester, notamment pour les enquêtes dont le périmètre est très large. C'est ainsi que nous relevons que sur les 150 contributions reçues pendant la durée de l'enquête, pratiquement, les $\frac{3}{4}$ ont été déposées sur le registre numérique (110) et $\frac{1}{4}$ sur les registres conventionnels "Papier" (27) dans les 17 registres "PAPIER" soumis à l'enquête.

Cependant, il est dénombré que le nombre de questions ou d'interrogations dénombrées au sein des différentes contributions et documents émanant du public, des avis des POA et celles émises par les membres de la commission d'enquête représentent un total environ 350 unités.



2. Analyses des avis émis par Ae et ACNUSA

2-1 Avis de l'Ae et du mémoire en réponse du MOA

-La révision du PPA 13 est soumise à évaluation environnementale, notamment, en application de la Section deux du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement et selon décision de l'Ae du 12/09/2020 après examen au cas par cas sur la révision du PPA13. (Confère pièce N°F-093-20-P-0033)

C'est ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale n°2021-30 du 19 mai 2021 a été joint au dossier d'enquête publique du Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône. - Avis délibéré de l'Ae du 19/05/2021 sur le PPA 13 (Confère pièce N° Ae : 2021-30)

Le pétitionnaire, conformément à l'Article L. 122-21 du Code de l'Environnement a remis une déclaration résumant la manière dont il a tenu compte de l'Avis ci-dessus susnommé et selon mémoire en réponse de 07/2021 de la DREAL à l'avis de l'Ae N° 2021-30 du 19/05/2021.

2-1-1. Avis de l'Autorité environnementale

Compte tenu du très grand nombre de thèmes abordés dans cet avis qui comprend 28 pages sa synthèse a été reprise dans sa globalité dans le 'PV de synthèse' transmis au MOA.

La CE reprend, ci-après, les recommandations formulées par l'Ae dont certaines ont d'ailleurs été reprises par le public ou par des associations.

- LES RECOMMANDATIONS :

- Expliciter, le cas échéant, les alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes, et les raisons de leur abandon ;
- Compléter l'évaluation environnementale par une modélisation de l'évolution des concentrations d'ozone, une évaluation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Marseille proches des bassins Est du port, une évaluation des impacts éco toxicologiques et physiques sur les écosystèmes, notamment les sites Natura 2000 et de prendre le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées ;
- Inscire au PPA la réduction de la pollution par l'ozone comme une priorité et de renforcer à cet effet la réduction des émissions industrielles, en visant le respect des valeurs limites réglementaires et des objectifs de qualité en termes de pollution par l'ozone ;
- Vérifier que les mesures prises permettent de diminuer significativement le niveau de pollution des espaces habités proches de la zone industrialo-portuaire de Fos-Sur-Mer et de l'Étang de Berre, et le cas échéant de les corriger ;
- Compléter le PPA par des mesures visant à s'assurer d'une réduction significative des risques sanitaires et des inégalités écologiques sur les parties du territoire où une évaluation localisée aura permis d'objectiver ces risques ;
- Compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure et l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels, puis de mettre en place si nécessaire les mesures qui permettent de garantir dans les plus brefs délais le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité.

-LES CONCLUSIONS :

Le PPA 13 présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution, à proximité des zones industrielles et portuaires.

Le PPA 13 ne prend pas en compte la pollution par l'ozone ce qui est incompréhensible alors qu'il s'agit d'un territoire particulièrement exposé à ce gaz toxique et que les émissions de ses précurseurs resteront significatives.

Le PPA ne s'intéresse pas à l'air intérieur et aux inégalités écologiques et ne traite pas non plus la protection des écosystèmes contre les effets de la pollution de l'air.

Le PPA 13 est conçu comme un palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours et non comme un instrument de prévention des graves effets sanitaires et écologiques de la pollution de l'air,

Le PPA 13 prend insuffisamment en compte la santé des habitants des Bouches-du-Rhône et n'anticipe pas non plus les contentieux potentiellement à venir sur l'ozone.

2-1-2. Mémoire en Réponse du pétitionnaire

L'objectif de ce mémoire en réponse qui comporte 8 pages est d'apporter des précisions et des éléments de réponses aux différentes recommandations formulées par l'Autorité environnementale. C'est ainsi que nous rassemblons les réponses détaillées aux diverses demandes de l'Autorité environnementale qui font état de travaux en cours, notamment sur le secteur maritime.

Page 10, au sujet du calcul de l'effet du PPA :

« Renoncer à présenter le calcul erroné de 'l'effet PPA', trompeur dès lors qu'il lui attribue un effet relatif important pour un effet réel faible »

Les données présentées dans le dossier sont factuelles, reprises des éléments d'évaluation d'AtmoSud. Le lecteur a d'ailleurs toute capacité à analyser les chiffres présentés, qui sont bien mentionnés de manière absolue ou relative. Il n'y a donc pas lieu de modifier cette présentation.

Page 15, au sujet d'un scénario alternatif plus ambitieux et de la justification des choix :

« Compléter le chapitre sur les choix en explicitant, le cas échéant, les options alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes [notamment vis-à-vis de l'ozone] et les raisons de leur abandon. »

Le PPA, co-construit avec les partenaires mettant en œuvre la majorité des actions, a en effet pour ambition d'offrir une vision partagée et la plus réaliste possible de la situation atteinte en 2025, et permettre ainsi au long du suivi, en fonction de ses conclusions, que les partenaires augmentent progressivement leurs niveaux d'ambition sur les actions recensées ou sur des nouvelles actions.

Page 19, au sujet de la compatibilité entre PPA et SRADDET :

« Assigner au PPA des objectifs de qualité de l'air qui ne contredisent pas, du fait de leur insuffisance, les objectifs du Sraddet dans les Bouches du Rhône ».

« Respecter l'objectif de réduction des émissions du SRADDET pour 2025 nécessiterait un effort de réduction de plus de 40% des émissions totales pour les émissions des trois grands secteurs contributeurs (industrie, transport maritime, transport terrestre) ». Cela constitue, au vu de l'échéance, un scénario de rupture, peu réaliste, et il n'est pas proposé de modifier les objectifs du PPA.

Page 21, au sujet de la recommandation de mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour les navires dans les bassins :

« Inscrire au PPA des mesures supplémentaires visant à généraliser un avitaillement moins polluant des navires, mettre en place des mesures pour réguler l'accès des navires ne pouvant bénéficier d'un tel avitaillement ».

Un travail a débuté à l'été 2021 avec le Grand port maritime de Marseille (GPMM), AtmoSud et l'ensemble des partenaires (collectivités, riverains, associatifs...) afin d'objectiver de manière précise les émissions des différents navires et les services de l'État sont pleinement mobilisés auprès du GPMM afin que celui-ci poursuive et amplifie les efforts importants menés pour la qualité de l'air dans le cadre du développement de ses activités. Au-delà des premiers enjeux sanitaires, ces actions participent plus globalement aux questions plus politiques de la bonne acceptabilité sociale des activités portuaires et de l'aménagement urbain

Page 22, au sujet des émissions industrielles :

« renforcer les mesures de réduction des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils de l'industrie en visant à l'horizon 2025 le respect des valeurs limites réglementaires et au plus vite des objectifs de qualité en termes de pollution par l'ozone, de vérifier que les mesures prises permettent de diminuer significativement le niveau de pollution des espaces habités proches de la zone industrielle portuaire de Fos sur Mer et de l'Étang de Berre, et le cas échéant de corriger les mesures ».

Les arrêtés préfectoraux complémentaires qui ont prescrit en 2018 et 2019 la réalisation d'études technico-économiques aux 14 principaux émetteurs de COV du territoire pourront permettre, in fine, de définir des actions de réductions des émissions pour ces précurseurs de l'ozone. Les arrêtés préfectoraux complémentaires en cours pour les carrières en zone PPA imposent également un abaissement du niveau maximal des valeurs de retombées de poussières globale (émissions diffuses) sur les jauges implantées à proximité des carrières et auront donc un effet sur les émissions de particules fines du secteur. Enfin, les arrêtés préfectoraux qui seront pris suite à l'analyse des rapports de réexamen transmis par les industriels au titre de la directive sur les émissions industrielles IED (grandes installations de combustion, chimie organique, incinération...), rapports qui ont pour objet de situer les niveaux d'émissions de chaque industriel par rapport aux meilleures techniques disponibles, pourront permettre de revoir si besoin les valeurs limites en émission des sites industriels pour les différents polluants atmosphériques.

De plus, en matière de suivi des effets de ces actions, des efforts importants en matière de surveillance des COV (tels que le benzène, le 1,3 butadiène, le 1,2 dichloroéthane, les oxydes de propylène et d'éthylène...) sont mis en œuvre par AtmoSud et ses partenaires financiers dont la DREAL

Ozone : L 'Autorité environnementale recommande la réalisation de nombreuses études complémentaires.

Page 16 : *« compléter l'évaluation environnementale par une modélisation de l'évolution des concentrations d'ozone et prendre le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation »*

Page 23 : *« faire de la réduction de la pollution par l'ozone une priorité du PPA et de prendre des mesures ciblées sur ses différents précurseurs afin tant de respecter la réglementation sur la qualité de l'air ambiant et de que de préserver la santé des habitants du territoire et le fonctionnement des écosystèmes ».*

De tels travaux vont être menés au niveau local au second semestre 2021 par AtmoSud et un acteur associatif dans le cadre de soutiens financiers spécifiques de la DREAL (30 k€). Cette question de la compréhension des phénomènes liés à l'ozone posant la question du bon niveau d'intervention sur le sujet, la DREAL proposera que des sujets d'approfondissements des connaissances soient également prévus sur ce polluant dans le cadre du futur PREPA (2022-2026), à un niveau national.

Évaluation des risques sanitaires : : L 'Autorité environnementale recommande la réalisation de nombreuses études complémentaires.

Page 16 : *« apprécier le taux de décès évités et l'espérance de vie à une maille plus fine, à tout le moins, celle de la commune ou de l'arrondissement marseillais. [...] Cela permettrait également d'ajuster les mesures afin d'éviter ou de réduire les incidences les plus importantes localement. [...] Une évaluation quantitative des risques sanitaires ciblée sur les zones d'habitation les plus polluées, qui sont d'ailleurs souvent celles qui cumulent les inégalités écologiques et sociales, devrait compléter l'évaluation environnementale. [...] compléter l'évaluation environnementale du PPA par une évaluation territorialisée des risques pour la santé des habitants, au moins sur les territoires les plus soumis à pollution de l'air »*

Page 21 : *« compléter le dossier par une évaluation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Marseille proches des bassins est du port »*

Page 25 : *« compléter le PPA par des mesures visant à s'assurer d'une réduction significative des risques sanitaires et des inégalités écologiques sur les parties du territoire où une évaluation localisée aura permis d'objectiver ces risques. »*

Des études sont également menées pour caractériser l'impact des activités maritimes sur les concentrations en polluants à Marseille, que ce soit l'étude sur le quartier Mourepiane en 2018 ou les moyens très conséquents actuellement déployés par AtmoSud et ses partenaires dans le cadre du projet européen SCIPPER.

Par ailleurs, le PPA prévoit également d'autres actions sur le sujet. des efforts importants en matière de surveillance de polluants non réglementés et d'intérêt sanitaire (PUF, certains COV tels que le benzène, le 1,3 butadiène, le 1,2 dichloroéthane, les oxydes de propylène et d'éthylène...) sont mis en œuvre par AtmoSud et ses partenaires financiers dont la DREAL, afin de pouvoir également préciser la connaissance des concentrations observées au niveau des zones à enjeux (zone industrialo portuaire, centre urbain de Marseille) et donc d'accompagner les démarches supra.

Evaluation des impacts écotoxicologiques

Page 17 « compléter l'évaluation environnementale par une évaluation des incidences écotoxicologiques et physiques sur les écosystèmes, notamment les sites Natura 2000. »

Page 25 : « compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure de l'AOT40, l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels puis de mettre en place si nécessaire les mesures qui permettent de garantir le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité ».

Ces travaux pourront faire l'objet de restitutions lors des échéances de suivi du plan. Ils seront conditionnés à l'appui des structures d'expertises ad hoc ainsi qu'à la possibilité de financements ministériels.

Information et sensibilisation du public sur l'utilisation des solvants domestiques

page 23 : « mettre en place des mesures d'information et de sensibilisation aux liens entre l'utilisation de solvants, les émissions domestiques et les risques sanitaires liés à la pollution à l'intérieur des locaux.

Des synergies devront être trouvées avec les actions de sensibilisation possiblement déjà menées, notamment par AtmoSud dans ses actions à destination des scolaires (action 52, dispositif Air et moi), ou avec d'autres partenaires tel que le secteur associatif.

La commission d'enquête constate que le Maître d'Ouvrage s'est attaché méticuleusement à apporter des réponses structurées

La CE souligne que les réponses du Maître d'Ouvrage aux recommandations de l'Ae donnent un bon éclairage et revêtent un caractère à la fois technique mais aussi pédagogique et circonstancié

La CE relève :

- qu'une attention particulière est portée par le MOA sur certains enjeux relatifs à la santé des personnes (qualité de l'air, nuisances sonores, risques sanitaires...) et sur la préservation de la biodiversité.

- que les différentes actions chiffrées sont basées sur des études précises. Une hiérarchisation plus précise des projets aurait, cependant, été la bienvenue.

In fine, la CE retient les arguments avancés par le Maître d'Ouvrage.

2-2. Analyse de l'Avis du collège ACNUSA

2-2-1. L'Avis de l'ACNUSA

On rappelle que conformément à l'article L6361-5 du Code des transports, le projet de plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône a été soumis pour avis à l'ACNUSA, qui l'a examiné en session plénière du 12 avril 2021.

S'agissant du défi N°4, L'ACNUSA recommande d'inscrire dans le plan des actions relatives à la réduction des émissions des véhicules et engins de piste. Il importe en effet d'accélérer le renouvellement des flottes de véhicules et engins captifs sur la plateforme.

S'agissant du défi N°5, L'ACNUSA encourage les actions visant à réduire les émissions du chauffage et de la climatisation des bâtiments situés dans le périmètre de la concession aéroportuaire.

S'agissant du défi 6, L'ACNUSA souligne l'intérêt des actions qui visent à réduire les émissions du trafic routier sur et autour de la plateforme aéroportuaire.

Globalement, l'ACNUSA regrette qu'aucune action ne vise les émissions des aéronefs hors phase de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée.

En conclusion, au projet PPA 13, le **collège de l'Autorité donne donc un avis favorable sous réserve que l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs soit suffisamment restrictif** pour que l'action se révèle pertinente en termes de réduction des émissions.

2-2-2. Mémoire en réponse du MOA sur Avis du Collège ACNUSA

Plus particulièrement, la CE relève que le MOA, dans son mémoire, apporte des compléments d'informations dans ses réponses :

“Un projet de forage exploratoire pour de la géothermie profonde (1700m à 2000m) est à l'étude pour 2022. Les demandes de financement sont en cours.”

“Aéroport Marseille Provence, avec l'appui d'un cabinet d'experts aéronautiques, conduit par ailleurs des travaux afin d'identifier une approche à vue main gauche de l'aéroport.”

“Aéroport Marseille Provence prévoit l'installation d'une centaine de bornes de recharge électriques à l'intention des flottes professionnelles (taxis, loueurs de véhicules...) et du grand public d'ici 2023 sur les parcs de stationnement de l'aéroport.”

“Un groupe de travail associant représentants des DSAC-IR et de la Direction du Transport aérien / Sous-direction du Développement durable (DTA/SDD) a conduit une étude relative à la généralisation des limitations des temps d'utilisation des APU sur les aéroports. Cette étude a conclu que tous les aéroports dits « acnusés » doivent faire l'objet à court terme d'un arrêté APU individuel, pris sur la base d'un canevas commun.”

Au vu des réserves émises par L'ACNUSA et des informations données par le MOA dans son mémoire en réponse, la commission d'enquête constate, notamment, le défaut de chiffrage de

ces actions qui devrait pouvoir être obtenu auprès des représentants de l'Aéroport Marseille-Provence et de la DSAC-SE.

C'est ainsi que lors d'une réunion qui s'est tenue dans les locaux de l'aéroport, le 30/09/2021 avec M. WINO Romain : Chef du département RSE – Aéroport Marseille Provence et M. WIARD Patrice : Adjoint au chef de division régulation et développement durable – DSAC-SE et que nous avons pu avoir les réponses attendues sur ces différents points ;(CR inséré dans le Rapport d'enquête) :

-Les Contributions essentielles de l'aéroport aux émissions de polluants gazeux :

- GES (Gaz à Effet de Serre), en 2018 = 250 746 teqCO²
 - o Scope 1 – 2 373 teqCO²
 - o Scope 2 – 1 011 teqCO²
 - o Scope 3 – 247 362 teqCO²
- Les NOx sont principalement émis par :
 - o Scope 1 – Les chaudières de l'aéroport
 - o Scope 3 – Les accès à l'aéroport (voiture individuelle très majoritairement)
 - o Scope 3 – Les aéronefs en phase décollage atterrissage et en mouvement sur le tarmac

-Les Actions participatives à l'abaissement du seuil de pollution :

- Scope 1 : Le remplacement en 2021 de l'ancienne centrale thermique par une nouvelle centrale thermo-frigo répondant aux normes récentes les plus strictes en matière environnementale. Les consommations de gaz sont, ainsi, fortement réduites par les nouveaux brûleurs d'une part et grâce à la récupération de la chaleur fatale des groupes de production de froid d'autre part. Près de 700 tonnes d'émissions de CO² seront ainsi évitées chaque année et près de 500kg de NOx.
- Scope 1 : Le remplacement progressif de la flotte des 100 véhicules de service thermiques de l'aéroport par du matériel électrique. A cet effet 15 bornes de recharge électrique sont en cours d'installation et un programme d'équipement progressif est acté. 20 voitures électriques viennent ainsi d'être livrées en octobre 2021.
- Scope 3 : L'amélioration de l'offre en transports en commun (ferroviaire et routière) vers Marseille, Aix et les principales villes constitutives de la zone de chalandise de l'aéroport (Arles, Avignon, Nîmes, Montpellier, Orange, Montélimar, Valence, Toulon, Digne, Gap, Nice...)
- Scope 3 : L'amélioration des infrastructures de transport en commun avec le projet très attendu de liaison en téléphérique entre la gare de « Vitrolles Aéroport » et la zone aéroportuaire inscrite pour 25 millions € au PDU Métropolitain.
- Scope 3 : Un projet d'arrêté de restriction d'utilisation des APU (groupe auxiliaire de puissance ou centrale thermique embarquée dans l'avion) est actuellement à l'étude par les services centraux de la DGAC, à Paris. Cet arrêté est motivé par le branchement des postes avion au contact en 400Hz qui constitue un moyen de substitution partiel à l'utilisation des APU.

(NOTA : Les scopes désignent le périmètre au sein duquel sont étudiées les émissions de gaz. Le scope 1 étant le périmètre le plus restreint, le scope 3 le plus large).

3. Analyse des avis des POA

Pendant la période de consultation de plus de six mois, la commission d'enquête constate que le nombre de réponses écrites au MOA est peu important compte tenu que 107 communes du périmètre du PPA 13 ont été avisé et rendu destinataire du projet du PPA dès le 08 Mars 2021. Il est constaté que certaines PPA ont porté leurs observations durant le déroulement de l'enquête publique. Elles ont été traitées au même titre que les contributions d'administrés, associations, collectifs et autres. Tous les avis rendus par l'ensemble des PPA ont été versés au dossier soumis à enquête publique, en version papier et en version dématérialisée prévue par les textes réglementaires.

3-1. Avis des CODERST

La CE souligne que le Comité de pilotage a validé le projet de révision du PPA 13, le 24 novembre 2020 et que durant le premier semestre 2021, s'est déroulé la phase de consultations formelles où le dossier a été soumis, notamment, pour avis aux différents CODERST concernés par ce plan.

-CODERST 13 : AVIS FAVORABLE à L'UNANIMITE

-CODERST 83 : AVIS FAVORABLE à L'UNANIMITE

-CODERST 84 : AVIS FAVORABLE à L'UNANIMITE

3-2. Avis des COMMUNAUTES

- LA REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR :

la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur donne un AVIS FAVORABLE au Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône tout en rappelant qu'elle est porteur ou partenaire de 21 actions sur les 53 retenues dans des domaines majeurs tels que les transports terrestres et maritimes, le logement et l'aménagement, ou encore la mobilisation des partenaires et des citoyens

la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur revient sur la convergence des objectifs du PPA 13 vers ceux exprimés dans le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire démontre que le Plan de protection de l'atmosphère vise les recommandations de l'organisation mondiale de la santé

la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur prend en exemple le renforcement de l'action régionale en faveur du développement des mobilités décarbonées et des transports collectifs, la poursuite de notre engagement pour la réduction de l'impact des activités maritimes, un soutien aux innovations du secteur aérien ainsi que l'inscription d'un ensemble de mesures dans le domaine de la santé, notamment pour réduire les pollutions aux abords des établissements recevant un public jeune ou l'augmentation des réseaux de surveillance de la qualité de l'air.

- LA METROPOLE

La Métropole a émis un avis favorable quant à ce document qui doit porter la politique qualité de l'air pour l'ensemble du département.

La Métropole émet quelques observations et points de vigilance :

“L’Etat doit attester pleinement les responsabilités qui lui incombent en assurant et en renforçant sa mission de contrôle des émissions des navires, des industriels mais aussi en légiférant pour permettre les contrôles indispensables à l'application des mesures mises en place par les collectivités, tout particulièrement sur la mise en œuvre des Zones à Faibles Emissions mobilité.”

“L’Etat soit mobiliser des moyens financiers conséquents pour soutenir les projets d'amélioration de la qualité de l'Air, notamment en termes de mobilité.”

“L’Etat doit assurer la prise en compte plus systématique et plus globale de l'impact sur la qualité de l'air des nouveaux projets pilotés et qu’il autorise et la mise en œuvre de mesures de réduction de ces conséquences.”

“Le brulage des déchets verts reste une problématique majeure dont les politiques n'évoluent pas assez vite. Il semble donc nécessaire d'accompagner plus fortement les collectivités en proposant des outils de sensibilisation et de formation, un soutien financier à la mise en place d'un « plan d'actions prévention des déchets verts et alternatives au brulage comprenant un investissement pour le matériel et les équipements nécessaires à la mise en œuvre de ces actions) et un renforcement des contrôles par les services de l'Etat habilités.”

“La Métropole suggère que les services de l'Etat puissent coordonner le suivi des objectifs, le reporting et l'évaluation des actions portant sur la qualité de l'air au niveau du territoire couvert par le PPA des territoires.”

La Métropole attire l'attention des services de l'Etat sur les points suivants :

- Un renforcement des contrôles réglementaires sur les activités polluantes dont l'Etat à la responsabilité
- Une mobilisation de moyens financiers conséquents par l'Etat pour soutenir les projets d'amélioration de la qualité de l'air plus particulièrement en matière de mobilité.
- La prise en compte plus systématique, et plus globale de l'impact sur la qualité de l'Air des nouveaux projets pilotés et autorisés par l'Etat et la mise en œuvre de mesures de réduction de ces conséquences.
- La mise en place de moyens de coordination et de financements pour lutter contre le brulage des déchets verts.
- La coordination par l'Etat dans le suivi des objectifs, le reporting et l'évaluation des actions portant sur la qualité de l'air au niveau du territoire couvert par le PPA”.
-

- LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

Au titre d'appréciation, il apparaît que Le Conseil Département ne donne pas d'avis, mais, tout en s'associant au PPA 13, souligne un grand nombre de points dans son propos, notamment :

“Le Département, s'associe pleinement à l'action 17 visant à déployer le Plan Vélo, à la fois en tant que porteur de projets mais aussi en tant que partenaire financier.”

“Le Département s'associe pleinement à la création de voies réservées aux transports en commun (VRTC), à la fois en qualité de partenaire financier du Plan Mobilité de la Métropole Aix-Marseille et au titre de maître d'ouvrage sur le réseau départemental”

“Dans un souci de cohérence et de continuité des itinéraires et aménagements cyclables, le Département a réalisé un travail partenarial avec la Métropole lors de l'élaboration du Plan Vélo de la Métropole. Il s'associera sa mise en œuvre lorsque des routes départementales seront concernées. Des lors, dans le cadre des indicateurs de ce plan, le Département devrait figurer au même titre que la Métropole et les communes en ce qui concerne la collecte annuelle des données du linéaire de pistes aménagées. Il conviendrait que le tableau y faisant référence soit ainsi complété.”

“ Madame La Présidente du Conseil Départemental attire l'attention de M. Le Préfet sur le tableau présente dans l'évaluation environnementale qui gagnerait à préciser la notion de portage. En effet, s'il s'agit de compétences, ce tableau est erroné concernant les actions 12, 13 et 14 car le Département n'a plus de compétences en matière de transport public. S'il s'agit de Maîtrise d'Ouvrage, il est erroné au titre de l'action 13 car l'Etat est seul Maître d'Ouvrage des voies bus sur autoroutes. S'il s'agit de raisonner en termes financiers et que les porteurs sont les partenaires financiers, le tableau devra être corrigé, En effet, à l'action 20, le Département finance le renouvellement d'une partie de la flotte des opérateurs et à ce titre devrait figurer en tant que porteur. Selon la même logique, le Département devrait figurer dans les actions 15, 21, 22.”

3-3. Les Territoires

Certaines communes n'ont pas délibéré mais, seulement échangées par courrier avec Mr. Le Préfet ou avec Le Président de la commission d'enquête afin d'obtenir des précisions sur des points particuliers du projet PPA 13. Les avis favorables, les réserves émises et les souhaits apportés sont repris pour les communes qui se sont manifestées.

- COMMUNE D'AUBAGNE

Dans sa réponse du 11/05/2021, Monsieur Le Maire de la ville d'AUBAGNE donne un **Avis favorable**

- COMMUNE DE ROQUEVAIRE

Dans sa réponse du 24/03/2021, Monsieur Le Maire de ROQUEVAIRE :

“ -Affirme son soutien au projet du “Val Tram” inscrit dans le livre blanc des transports métropolitain et cité dans l'action N°12 du projet PPA 13.”

“ -Souhaite le concours financier de l'Etat dans le cadre de sa réalisation, ce projet n'étant financé qu'en partie par la Métropole.”

- COMMUNE DE PORT SAINT LOUIS DU RHÔNE

Lors de sa séance du 30/06/2021, le Conseil Municipal adopte à l'unanimité d'émettre un avis favorable au PPA 13 et de solliciter Mr. Le Préfet suivant les termes ci-après :

“-De solliciter le Préfet du département afin que ses exigences relatives aux évolutions structurelles prévues sur les ports de passagers soient également imposées sur les ports de marchandises telles que :

- Les branchements électriques sur les quais pour que les bateaux éteignent leurs moteurs
- Les Possibilités d'avitaillement en GNI- sur les ports de commerce ou en mer pour permettre le renouvellement de la flotte vers une flotte moins polluante.”

- COMMUNE DE FOS SUR MER

Après consultation du PPA 13, **un Avis favorable** au projet de plan de PPA 13 est donné en date du 19 mai 2021

- COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DE-CRAU

Monsieur Le Maire soutient le PPA et s'adresse directement à Mr. le Préfet dans son courrier du 18/10/2021 en souhaitant que les décisions pragmatiques soient prises au plus vite, que la qualité de l'air soit prise en compte dans le choix d'aménagement et d'urbanisme.

- COMMUNE DE BOUC BEL AIR

Par son courrier du 21/10/2021 adressé au Président de la Commission d'enquête, Mr. Maillé, maire de Bouc Bel Air, *“souhaite que l'Etat impose un équipement de contrôle de manière permanente, que le protocole s'étende à l'ensemble des polluants générés par l'usine et que la dérogation aux valeurs limites d'émissions réglementaires, notamment en matière de dioxyde de soufre, soit abrogée dans les meilleurs délais”*.

NOTA : Dans son contexte le vocable “USINE”, désigne la cimenterie de la Malle appartenant au groupe Lafarge/Holcim

- COMMUNE DE SIMIANE-COLLONGUE

En date du 21/10/2021, Monsieur Le Maire précise que si :

Les actions ambitieuses exposées dans le PPA sont intéressantes, mais elles appellent néanmoins quelques observations :

“-D'abord, l'installation de capteurs de pollution à proximité des sites polluants est une nécessité, ce qui n'est pourtant pas le cas aujourd'hui. Sans cela, les données récoltées resteront toujours insuffisantes et discutables.”

“-Ensuite, il apparaît évident que les informations récupérées par les capteurs sont limitées à seulement quelques polluants, ce qui est insuffisant et doivent être étendu à ensemble des polluants connus pour avoir un véritable aperçu la pollution existante.”

“ Il ne me paraît plus acceptable de permettre des dérogations par arrêtés préfectoraux qui autorisent les entreprises, qu'elles puissent à continuer de polluer au-delà des limites réglementaires.”

- COMMUNE DE MARTIGUES

Suivant délibéré N°21-130 du Conseil municipal en date du 28/05/2021, un avis favorable à la révision du PPA 13 est donné en souhaitant qu'il soit pris en compte les réserves ci-dessus :

A/ Industrie

Des actions du PPA visent à mieux encadrer les émissions des industriels via la mise en place des meilleures techniques disponibles dans les établissements à réduire les émissions et la consommation énergétique des sites, à valoriser les émissions restantes, et surtout à améliorer le dispositif de gestion des épisodes de pollution et la communication qui l'accompagne.

La Commune demande que soient précisées :

- . Les moyens des études et analyses objectives des meilleures techniques disponibles pour limiter l'émission de polluants atmosphériques
- . Les contributions financières attribuées au déploiement des projets innovants qui permettent effectivement de limiter les rejets de polluants dans l'atmosphère ;
- . Le cadre réglementaire qui permettra d'assurer la mise en place des meilleures techniques disponibles par les industriels, même si cela engendre des coûts ;
- . Les modalités de contrôles et de sanctions en cas d'accident engendrant un pic de pollution atmosphérique.

B/ Transports

Le nouveau PPA fait la part belle aux enjeux du transport et plus spécifiquement de la mobilité durable : développer et améliorer l'offre de transport en commun, agir en faveur d'une mobilité individuelle alternative (covoiturage, véhicules en auto partage, Plan Veto, solutions de micro-mobilités électriques) sont des piliers du domaine, souvent en référence au Plan de Déplacements Urbains de la Métropole "Aix-Marseille Provence"

La Commune demande que soient précisées :

- . La prise en compte des enjeux majeurs de mobilité de son territoire tels que définis dans la délibération n° 20-315 du Conseil Municipal de la Commune de Martigues en date du 11 décembre 2020 sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU);
- . La désignation des contributeurs financiers pour mettre en place les actions définies et ce, avant l'échéance du PPA en 2025
- . Les ressources humaines mises en place pour renforcer les contrôles de l'application des directives existantes du type MARPOL ou de l'arrêté ministériel révisé relatif à l'Aéroport "Marseille Provence" sur les APU (Auxiliary Power Unit) ;
- . Les modalités d'accompagnement du transfert du fret routier vers le fret ferroviaire ou fluvial avec de forts enjeux pour le territoire.

C/ Communication et mobilisation des parties prenantes

La pédagogie et la communication sont mises à l'honneur avec 7 actions orientées vers la mobilisation des partenaires et du public. Pour une meilleure traduction du PPA sur le terrain, les partenaires et associations peuvent s'impliquer dans le portage de certaines actions, avec par exemple l'accueil de micro-capteurs dans le cadre du projet innovant DIAM'S : 'Digital Alliance for Marseille Sustainability'. Les temps d'échange réguliers prévus avant la prochaine évaluation permettront de suivre les actions déployées sur le terrain et de pouvoir éventuellement les ajuster pour garantir efficacité et amélioration de la qualité de l'air pour tous.

La Commune demande que soient précisés :

- . Les modalités de stockage et d'exploitation des données des particuliers obtenues via les projets DIAMS et le déploiement de micro-capteurs ;
- . Les moyens mis en place pour animer la création d'associations et de projets d'information.

-COMMUNE DE PORT DE BOUC

Mr. Le Maire de PORT DE BOUC soutient le PPA et *“souhaite que des décisions pragmatiques soient prises au plus vite, que la qualité de l'air soit enfin prise en compte dans les choix d'aménagement et d'urbanisme dans ses enjeux ainsi que ses actions”* et précise certaines actions :

- Traiter les points noirs liés au trafic routier
- Densifier et améliorer les transports en commun
- Développer les alternatives à l'autosolisme et à la voiture individuelle
- Encourager la conversion des flottes par des véhicules propres
- Soutenir le report modal du transport routier de marchandises vers le rail
- Soutenir la mise en œuvre des plans de mobilité
- Contrôler les émissions des poids lourds
- Améliorer la connaissance de la mobilité
- Mettre en œuvre des actions de réduction des émissions de COV
- Réduire les émissions liées à la consommation énergétiques des sites industriels
- Améliorer les dispositifs de gestion des épisodes de pollution
- Poursuivre la concertation autour de l'Etang de Berre
- Réduire l'impact du chauffage
- Réduire les émissions liées à la consommation énergétiques des sites industriels
- Améliorer les dispositifs de gestion des épisodes de pollution
- Poursuivre la concertation autour de l'Etang de Berre
- Réduire l'impact du chauffage

-COMMUNE DE CABRIES

Lors de sa séance du 13/04/2021 et dans sa délibération 2021/029,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré :

- Donne un avis favorable au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône assorti des réserves suivantes :
 - Cabriès regrette l'absence de reconnaissance des spécificités de son territoire et ainsi une absence de mesures spécifiques de contrôles de la qualité de l'air et de développement d'un réseau de TCSP et autres mesures destinées à limiter la fréquentation excessive des départementales 9, 9b et 543 ou à les éloigner des habitations en ouvrant une voie de contournement ou de délestage pour fluidifier le trafic.
 - Cabriès regrette l'absence de mention de la particularité de la zone Natura 2000 sur laquelle est présente de manière antinomique la route départementale 9 et l'absence de solutions concrètes pour remédier à cette situation.
 - Cabriès regrette l'absence d'une station fixe de mesures de la qualité de l'Air sur les 31 stations installées par AtmoSud.
 - Cabriès demande l'étude d'une Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE_m) dans le secteur de Calas.R9/R9b/RD543
 - Cabriès demande que l'usine Lafarge dont les émanations impactent son territoire et font l'objet de nombreuses plaintes de riverains, soit contrôlée.

-Pour les communes saisies par la Préfecture mais qui n'ont pas répondu, leurs avis sont réputés être de facto FAVORABLE au projet du PPA 13.

Les réunions ou entretiens que les membres de la C E ont tenus, tout au long de l'enquête, avec les représentants des 14 communes (sièges de permanences) confirment cette tendance.

4. Analyse du mémoire en réponse du MOA

Il est à rappeler que toutes les contributions ont été insérées dans le PV de synthèse remis au MOA. La commission d'enquête apprécie ces contributions au travers du mémoire en réponse du MOA. Des remarques complémentaires ont pu être obtenues lors d'une réunion qui s'est tenue à l'issue de la remise du mémoire en réponse le 30/11/2021 dans les bureaux de la DREAL PACA).

Ces remarques complémentaires sont venues appuyées les informations récentes obtenues lors des rencontres avec les représentants des principaux contributeurs de nuisances des différents secteurs tels que l'Industrie, l'Aéroportuaire, le GPMM, l'UNICEM (L'union nationale des industries de carrières et matériaux de constructions), SPPI PACA, la DIRMED, ArcelorMittal, LafargeHolchim, des entretiens avec les représentants des Communautés et des Territoires et durant la visite d'une des stations de mesures d'AtmoSud. En effet, il est à retenir que la validation du projet de PPA 13 remonte à novembre 2020 et que dans certains secteurs, la réalisation des défis et des actions se sont poursuivies depuis.

5-Analyse du dossier et des principaux secteurs

5-1. Le dossier proprement dit

Parmi les documents, il est à relever, notamment :

-Une présentation, par sa forme est, aisément accessible à tous public et met bien en valeur son dispositif de suivi.

-Un catalogue des fiches actions concrètes qui recense une cinquantaine d'actions menées par les partenaires et qui est bien structuré. Sur chaque fiche-action sont bien spécifiés le "porteur de l'action", les "partenaires", un calendrier, (Quelques fois sans trop de précision au niveau des échéances), des objectifs, (le plus souvent chiffrés) et comprenant des éléments permettant d'apprécier le financement.

Dans ce cadre, il est malheureusement constaté que dans le secteur aérien, certaines actions n'ont pas encore données lieu à une évaluation.

-Un rapport d'évaluation de 109 pages réalisé finement par ATMOSUD où chaque action a bien été reprise. On y retrouve une quantification de toutes les réductions d'émission au travers de différents scénarios pris en compte par ATMOSUD (Scénario PPA 2025 comparé à un scénario tendanciel 2025 sans actions particulières) ce qui a permis d'en déduire un différentiel d'émissions et de voir ainsi les effets du PPA.

- Sans oublier l'avis environnemental de l'Ae qui est associé réglementairement au plan.

-Ainsi qu'un opuscule dans lequel la REGION SUD -PACA nous présente le SRADDET. Ce schéma est analysé comme issu de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). La Région SUD s'est consacrée à l'élaboration du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) pour définir la stratégie d'aménagement et de développement durable

de son territoire, à travers la définition d'objectifs dans les onze domaines obligatoires du schéma et de règles permettant leur mise en œuvre. Au terme de trois années de co-construction avec les territoires, il a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 Octobre 2019. Il intègre désormais la hiérarchie des normes en matière d'urbanisme et devient opposable aux SCOT et à défaut aux PLU.

Parmi les émissions des polluants atmosphériques et de leurs concentrations il est à relever :

- Que les concentrations des polluants, et particulièrement pour le dioxyde d'azote, les actions du PPA agissent bien prioritairement et de manière significative, et plus particulièrement là où la qualité de l'air est dégradée: les centres-villes urbains (notamment celui de Marseille), et le réseau routier structurant.
- Que pour les particules fines, si les chiffres sont conformes, ils dépassent, cependant, les valeurs OMS (deux fois moindres). En 2019, près de 440 000 personnes étaient encore exposées à des dépassements. Une baisse a déjà été constatée pour les PM 10 (les plus grosses) et le PPA devra significativement diminuer la population exposée à des dépassements des valeurs OMS pour les PM2.5 (les plus petites). Les efforts restent donc à poursuivre pour les secteurs contributeurs.

Il est à relever que deux objectifs réglementaires ont été fixés, afin de tenir compte des contentieux nationaux et européens à propos des stations de mesures qui dépassent les valeurs pour le dioxyde d'azote :

- Selon les actions prévues au PPA 13, les stations fixes de mesures du réseau d'ATMOSUD de Marseille et d'Aix ne devraient plus dépasser ces valeurs à l'horizon 2022
- Porter à zéro d'ici 2026 la population exposée à des dépassements de la valeur limite en dioxyde d'azote.

La commission d'enquête souligne l'importance d'assurer la cohérence et la coordination des politiques publiques menées contre la pollution atmosphérique et regrette, de fait, que le Plan de Protection de l'Atmosphère 13 ne se soit pas plus attaché à reprendre les actions contenues dans le document régional.

5-2. Analyse des principaux secteurs

5-2-1. Thème « LES ÉMISSIONS DE L'INDUSTRIE »

Les Bouches du Rhône concentre un fort ancrage industriel se traduisant naturellement par une contribution significative aux émissions de polluants atmosphériques, le secteur « industrie » est le principal émetteur.

Pour mémoire : (base 2017)

- 35 % pour les oxydes d'azote Nox
- 40 % pour les particules fines PM10
- 32 % pour les particules fines PM 2,5
- 21 % pour les SOx
- 51 % pour les COVNM

Ci-dessous tableau représentant en % les gains escomptés pour le secteur concerné après mise en œuvre des actions du PPA 13 (base ATMOSUD « évaluation des PPA des BDR »)

Emission exprimée en tonnes/an	NOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	SOx	COVNM	NH ₃
PPA 13 - Emissions 2025 Fil de l'eau secteur Industrie	14847	2691.2	1567.1	12453.2	9106.1	349.9
<i>Contribution du secteur sur la zone PPA 13</i>	36.0%	38.1%	31.4%	94.5%	50.1%	17.1%
Arcelor Mittal (PM) – action 29, raffinerie Esso (NOx et SOx) – action 31 et Arkema Saint Menet (COVNM) – action 28	-188.7	-114.0	-114.0	-877.9	-106.4	-
Actions PCAEM	-103.0	-8.6	-8.2	-2.9	-7.8	-0.3
PPA 13 - Emissions 2025 Industrie avec actions	14555.3	2568.6	1444.9	11572.4	8991.9	349.6
<i>Gain 2025 en % sur le secteur Industrie du PPA 13</i>	-2.0%	-4.6%	-7.8%	-7.1%	-1.3%	-0.1%
<i>Gain 2025 en % sur les émissions totales du PPA 13</i>	-0.7%	-1.7%	-2.4%	-6.7%	-0.6%	0.0%

Tableau 32 : Bilan des gains des actions du secteur Industrie pour le PPA 13

La commission d'enquête a essentiellement reçu des observations pour ce thème à propos de deux sites industriels :

La situation autour de l'exploitation du site Lafarge Holcim de Bouc Bel Air soulève beaucoup de questions au niveau local. Il est à constater que l'exploitant s'engage dans l'évolution de ses procédés (installation d'un filtre à manche en sortie du four n°2) et que la campagne de mesures mise en œuvre par AtmoSud depuis mi-avril 2021 n'a pas constaté de dépassement de valeurs limites réglementaires jusqu'à fin novembre 2021, celle-ci durera jusqu'à fin décembre. Il apparaîtrait recommandable que cette campagne soit prolongée au premier semestre 2022, notamment afin de disposer d'une série de mesure sur une année complète et d'observer les effets des évolutions de procédés ou de pratiques (évolution des argiles) de l'exploitant.

Des contributions concernent également les nuisances du site Fibre Excellence Provence. La commission a noté l'instruction en cours par les services de la DREAL du dossier de réexamen, qui pourrait aboutir à de nouvelles valeurs limites d'émission. Devant l'importance du sujet, la commission devrait pouvoir recommander que cette instruction puisse se faire dans le plus strict respect des délais réglementaires, pour une mise en œuvre éventuelle de nouvelles valeurs limites dans les délais les plus courts.

5-2-2. Thème « TRANSPORT MARITIME »

L'importance territoriale et économique des ports et la proximité des secteurs urbanisés des bassins Est et Ouest liée aux émissions polluantes a généré de nombreuses observations sur les registres mis à disposition du public.

Le secteur « transport maritime » est émetteur de :

- Pour mémoire : (base 2017)
 - 26 % pour les oxydes d'azote (y compris la source du trafic routier de proximité)

Ci-dessous tableau représentant en % les gains escomptés pour le thème concerné après mise en œuvre des actions du PPA 13 (base ATMOSUD évaluation des PPA des BDR)

Emission exprimée en tonnes/an	NOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	SOx	COVNM	NH ₃
PPA 13 - Emissions 2025 Fil de l'eau secteur Maritime	14517.8	811.8	769	372	517.9	-
<i>Contribution du secteur sur la zone PPA 13</i>	35.2%	11.5%	15.4%	2.8%	2.8%	0.0%
Action 1 - connexions électriques des ferries et paquebots à quai	-457.7	-25.6	-24.2	-11.7	-16.3	-
Action 2 - Charte Bleue, carburant à 0.1% de soufre pour les paquebots en phase manœuvre	-79.7	-6.9	-6.5	-0.1	15.8	-
Action 3 - Avitaillement GNL des navires	-128.4	-8.0	-7.6	-3.6	-1.6	-
PPA 13 - Emissions 2025 Maritime avec actions	13852.0	771.3	730.7	356.6	515.7	-
<i>Gain 2025 en % sur les émissions du port de Marseille des ferries et paquebots</i>	-72.1%	-78.4%	-78.4%	-65.4%	-6.6%	-
<i>Gain 2025 en % sur le secteur Maritime du PPA 13</i>	-4.6%	-5.0%	-5.0%	-4.1%	-0.4%	-
<i>Gain 2025 en % sur les émissions totales du PPA 13</i>	-1.6%	-0.6%	-0.8%	-0.1%	0.0%	-

Tableau 33 : Bilan des gains des actions du secteur Maritime pour le PPA 13

La commission d'enquête a reçu de nombreuses observations concernant ce thème.

Au-delà des mesures en cours ou à venir, elle considère que même si les mesures effectuées tendent à démontrer que les valeurs des émissions répondent aux normes en vigueur actuellement, elles demeurent socialement inacceptables.

Si le GPPM souhaite poursuivre activement ces activités il lui appartient de démontrer par des actions pertinentes et notables de répondre aux attentes légitimes des riverains, notamment en continuant à approfondir et objectiver ses connaissances en particulier à proximité du terminal de croisière et à la Joliette.

Des mesures incitatives pourraient être un levier favorisant l'usage pour les armateurs, notamment une révision à la baisse des droits d'escale pour les navires « vertueux » propulsés au GNL ou utilisant les infrastructures de branchements à quais etc.

In fine, il est à retenir que des efforts et réalisations ont été accomplis ces dernières années, notamment l'électrification des escales des ferries corse, ou différentes campagnes de mesures (étude Mourepiane 2018, projet SCIPPER 2021...), mais leur amplification apparaît recommandable, afin de réduire encore plus les impacts des activités maritimes et de favoriser leur acceptabilité sociale à cette interface port-ville dense.

Notamment l'électrification des formes de réparation navale et la généralisation de l'électrification des escales pour les croisières doit être visé. Par ailleurs il apparaît important, au vu des inquiétudes des populations riveraines, de mettre en œuvre de nouvelles campagnes de mesures de la qualité de l'air locale, notamment au voisinage des formes de réparation navale.

5-2-3. Thème « TRANSPORTS TERRESTRES »

Plusieurs observations venant des associations et de personnes individuelles ont été émises sur ce secteur, 22 au total. Elles portent principalement sur les transports en commun qui doivent être adaptés (électrification, voies dédiées, aménagement pour les vélos...) sur la pollution émise par les véhicules en ville en particulier, sur le plan vélo.

Ce secteur est le troisième en émissions de NO_x, après les secteurs de l'industrie et du maritime avec une contribution de 22,6%, et le troisième également en émissions de particules fines après l'industrie et le résidentiel/tertiaire, avec 20,5% de particules PM₁₀ et 17% de PM_{2,5} émises.

En regard des observations émises lors de l'enquête, les actions opportunes et déterminantes proposées par le PPA sont :

- Celles reprises dans le PDU de la Métropole AMP présentant des gains potentiels de 13,2% sur les NO_x, de 8% sur les PM₁₀ et de 9% sur les PM_{2,5}.

- Développement de l'offre de transports collectifs (action 12 du PPA), l'infrastructure (action 13 du PPA) et les pôles d'échanges multimodaux (action 14 du PPA).
- Poursuivre le développement du Plan vélo (action 17 du PPA).
- Soutenir la conversion de la flotte grand public et celles des professionnels.

Il n'est étonnamment pas attendu de résultats tangibles sur le report du transport routier vers le rail.

En outre, la commission d'enquête, au regard des enjeux sanitaires, constate des inégalités territoriales et principalement le long des axes routiers. La C E s'interroge à propos d'une recommandation à formuler de manière à envisager de dynamiser et de préciser cette action.

La ZFE du centre-ville de Marseille est identifiée comme l'une des actions ayant le plus fort impact sur la baisse des concentrations à l'horizon 2025. Sa mise en œuvre rapide, en accord avec la loi d'orientation des mobilités de 2020, constituait donc une priorité avant fin 2021. Cependant, la commission observe que le grand public n'a pas encore fait l'objet d'une consultation et information préalable, étape indispensable pour sa mise en place. Cette situation devrait justifier une recommandation quant à la tenue de cette consultation dans les plus brefs délais pour une mise en œuvre effective des restrictions avant l'été 2022.

5-2-4. Thème « BIOMASSE/AGRICULTURE »

Ce thème a fait l'objet de peu d'observations du public ou d'associations ; elles sont au nombre de 5.

Le public énonce plus particulièrement le problème des brûlages interdits par la loi, mais faisant partie de dérogations diverses accordées (ex : zones de débroussaillage).

Le PPA 13 attribue à ce secteur, 5 défis et 6 actions, dont notamment :

- La sensibilisation et la communication aux bonnes pratiques évitant le brûlage des résidus agricoles (défi 22-action 36) et le brûlage des déchets verts des particuliers (défi 23-action 37).

Il est à noter que c'est dans le secteur Résidentiel / Tertiaire (étudié ci-après) que l'action 38 (défi 24) « Développement de la gestion autonome des déchets », est analysée dans l'évaluation faite par Atmosud au titre de sa contribution, (cf. évaluation page 58/109).

- Le développement d'un pôle de valorisation de la paille de riz.

Les émissions de PM₁₀ et PM_{2,5} de ce secteur, sont respectivement de 8,4% et de 9% et il est envisagé à travers ces actions des gains de 12% et 15% ce qui est appréciable.

Tout particulièrement, en ce qui concerne le brûlage des déchets verts, la commission a noté de nombreuses contributions relatives au brûlage des déchets verts. Elle note positivement les groupes de travail mis en place par les services de l'Etat pour la révision des arrêtés emploi du feu, afin de réduire au strict nécessaire les dérogations accordées pour le brûlage des déchets verts, que ce soit pour les résidus des obligations légales de débroussaillage, la gestion forestières, ou certains sous-produits végétaux agricoles. De plus, elle note l'enjeu de mieux faire appliquer l'interdiction générale de brûlage des déchets verts pour les particuliers. A ce titre, il apparaît recommandable la mise en œuvre d'outils permettant aux collectivités de faire respecter ces interdictions, notamment des outils d'auto déclaration obligeant toute personne réalisant un brûlage des déchets verts à préciser le régime dérogatoire dans lequel elle s'inscrit.

Ainsi, la commission d'enquête ne peut que soutenir la démarche proposée par la DREAL PACA.

5-2-5. Thème « RESIDENTIEL/TERTIAIRE »

Ce domaine a fait l'objet de très peu de contributions venant du public.

- Pourtant, la pollution engendrée par les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) fait de ce secteur le deuxième pourvoyeur à ce sujet, après l'industrie, sur le périmètre du PPA, et en plus de façon non négligeable en représentant 45% des émissions totales.

- 96% des particules PM₁₀ proviennent des appareils de chauffage non performants, et dont 49% proviennent d'appareils de chauffage principal.

- Ce secteur est aussi le deuxième contributeur de COV (39%) juste après l'industrie (50%)

- Il y a cependant peu de retours à attendre des 2 défis et 5 actions enregistrées dans le PPA, et en plus comme dit précédemment dans l'analyse Biomasse / Agriculture, en reprenant les résultats de (l'action 38 ; défi 24) : diminutions envisagées de 3,5% pour les PM₁₀ et de 3,7% pour les PM_{2,5}, quant aux COV ils ne diminueraient que de 1%.

- Les résultats sont assez limités pour des actions visant la rénovation des chauffages (fioul vers bois, gaz ou PAC), et mobilisant le fonds air-bois (remplacement de chauffage au bois non performants par des chauffages labellisés Flamme verte 7 étoiles.

5-2-6. Thème « MOBILISATION DES PARTENAIRES »

Ce thème n'a donné lieu à aucune contribution du public. Les associations qui ont participé à l'enquête publique sont quant à elles déjà bien informées, ne serait-ce qu'à travers les nombreuses questions qui ont été posées sur les différents thèmes.

Le PPA 13 prévoit 3 défis et 7 actions sur ce thème qui doivent permettre de :

- Mobiliser et animer les acteurs et partenaires territoriaux sur la qualité de l'air, mais sans précisions sur leurs noms et sur leur nombre. La DREAL est en charge de ces volets (défi 29 ; action 47).
- Surveiller les polluants (COV, PUF, NO_x,) sur les principaux thèmes (aérien, maritime, industriel). Atmosud pour les mesures et les différents partenaires concernés sont en charge de cette surveillance (défi 30 ; action 48)
- L'amélioration des connaissances du public sur les PUF, la mobilisation de ce public à la qualité de l'air (DIAMS / L'air et moi) sont les autres défis présentés et actions proposées.

Ces défis et actions ne font pas l'objet de plannings bien définis de mises en place.

Pour la commission d'enquête, l'information, la communication et la formation sont des leviers importants pour modifier les comportements et conduire les habitants des Bouches-du-Rhône à agir en citoyens responsables, contribuant ainsi à une amélioration de la qualité de l'air. Des actions volontaristes et courageuses pourraient/devraient être menées en ce sens.

5-2-7. Thème « ozone »

L'ozone constitue un polluant réglementé mais la compréhension de ses mécanismes locaux de création demeure compliquée. En effet, depuis ces dernières années, la stabilité de ses concentrations de fond est constatée en région PACA, alors que ses précurseurs ont significativement diminué. Pour la C E, il semble recommandable de poursuivre les travaux d'amélioration des connaissances menés par AtmoSud avec le soutien de la DREAL, notamment afin de mieux objectiver les phénomènes de transferts continentaux et de mieux comprendre les mécanismes de production à partir des COV industriels les plus générateurs d'ozone.

CHAPITRE 4 / CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DE LA CE

1. Conclusions de la CE

-L'étude du dossier d'enquête et de la réglementation s'appliquant au projet, les nombreuses recherches documentaires sur le sujet, les réunions préparatoires, les différentes réunions avec les représentants des principaux contributeurs de nuisances et avec les représentants de différentes institutions communautaires ou territoriales, les visites de stations de mesures l'examen des observations du public, des avis des POA, l'appréciation du mémoire en réponse du MOA au PV de synthèse ont permis à la commission d'enquête de se forger une opinion et émettre un avis sur la présente révision du PPA 13 :

- Les articles L123.1 à L 123-18 et R123.1 à R123-27 du Code de l'Environnement relatifs aux enquêtes publiques comportant des opérations susceptibles d'affecter l'environnement ont bien été respectés.

-La désignation de la commission d'enquête par le Tribunal Administratif de Marseille en date du 23/06/2021, suivie de la lettre de démission, en date du 16/07/2021 d'un membre de la commission, se sont bien concrétisées par une décision conjointe des Présidents des Tribunaux Administratifs de Marseille, Toulon et Nîmes, en date du 19/07/2021 et par un porté à désignation d'un nouveau membre titulaire de la commission d'enquête.

- L'arrêté interpréfectoral prescrit en date du 03/08/2021,

- Les avis au public par voie de presse et l'accomplissement des formalités d'affichage se sont bien effectués réglementairement,

- Le dossier d'enquête publique portant sur le Projet du PPA 13 a bien été réglementairement constitué,

- Les avis des instances sollicitées, les observations et requêtes formulées par le public ont bien été actés sur les registres "papier" et "numérique" et sur les adresses "mail" dédiées aux Préfectures des départements 13 – 83 et 84,

- Les entretiens du public avec les cinq commissaires enquêteurs durant les 36 permanences se sont bien tenus dans les 14 communes désignées comme siège de permanences,

- Le Procès-Verbal de synthèse de la C E a bien été remis, conformément à l'arrêté interpréfectoral, au Maître d'Ouvrage le 08 novembre 2021 sous forme "Papier" et "Numérique" et que ce document a bien été inclus dans le rapport d'enquête,

- Le mémoire en réponse au PV de synthèse a bien été remis, conformément à l'arrêté interpréfectoral, le 22 novembre 2021 par le maître d'ouvrage au Président de la commission d'enquête et cela sous forme numérique,

- Des réponses complémentaires émises par le Maître d'Ouvrage ont bien été fournies aux membres de la CE lors d'une "réunion débat" qui s'est tenue, dans les locaux de la DREAL, le 30 novembre 2021, Celles-ci ont fait, également, l'objet d'appréciations circonstanciés,

2- Avis motivé de la commission d'enquête

La commission d'Enquête considère :

- Régulier, le déroulement de l'enquête publique durant les 40 jours de la durée de l'enquête (Du 13/09/2021 au 22/10/2021 inclus) et de son information par une bonne publicité faite par la préfecture des Bouches-du-Rhône et la DREAL PACA.
- Réglementaire, l'information faite au public, notamment par voie de presse, par l'affichage de l'avis d'enquête dans toutes les mairies et aux sièges des trois préfectures concernées.
- Satisfaisante les questions émises par le public, celles posées par la commission d'enquête et les réponses fournies par le responsable du projet qui ont pu être appréciées par la CE,
- L'évaluation environnementale qui rappelle le contexte réglementaire justifiant le Plan de Protection de l'Atmosphère 13 et qui s'articule avec les autres plans des collectivités.
- Que le Plan de Protection de l'Atmosphère 13 s'insère bien dans un contexte réglementaire et que son élaboration de sa révision, (objectif 2025) relève de la compétence du Préfet des Bouches du Rhône et s'articule avec d'autres compétences préfectorales et d'autres autorités.
- Que le dossier d'enquête mis à la disposition du public comprenant un Résumé non technique, une présentation claire et fluide, des évaluations réalistes et des fiches Actions bien charpentées a bien été accessible à un public non averti.
- Que le dossier ainsi constitué donne une vision globale du Projet de Plan de Protection de l'Atmosphère et de ses actions à l'horizon 2025.
- Que le projet de PCAEM (et son PAQA) est cohérent et reprend en partie les conclusions de l'évaluation (et donc objectifs) du PPA.
- Que ce plan, par la bonne mise en œuvre de ses actions s'est approprié une démarche impliquant les porteurs d'actions et les partenaires.
- Que ce plan, comportant des actions opérationnelles, répond bien à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air avec le respect des valeurs limites réglementaires :
- Que le fort potentiel de réductions de pollutions par les actions définies dans le plan devrait permettre de viser, à l'horizon 2022, le respect des valeurs limites au niveau des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air et avec comme objectif, en 2025, de n'avoir plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites.
- Que le public a eu tous les moyens possibles mis à sa disposition, notamment numériques, pour pouvoir s'exprimer et déposer ses observations.
- Que le Maître d'Ouvrage s'est tenu, tout au long de l'enquête, à la disposition de la Commission d'enquête et a toujours fait en sorte d'être disponible.
- Que le Maître d'Ouvrage a bien fourni plusieurs mémoires en réponse, notamment, à l'avis environnemental de l'Ae, à l'Avis de l'ACNUSA ainsi qu'au PV de synthèse comprenant des contributions du Public et présenté par la Commission d'enquête.
- Que la commission d'enquête a bien pris conscience des nuisances de pollutions atmosphériques aux dires du public et des associations, notamment exprimées par les riverains des ports, ainsi que par les résidents à proximité des bassins industriels.

- Que la commission d'enquête a bien identifié les sources de nuisances et leurs caractéristiques, 13, et cependant a pris acte de l'adhésion des différents acteurs aux actions définies dans la révision du PPA et de leur volonté effective au travers de leurs politiques environnementales, de l'amélioration technologique de leurs installations (BREFs), et de leurs engagements financiers.

C'est ainsi qu'au travers de ces différents avis et avec ceux fournis par les institutions, les communautés et territoires, la Commission d'Enquête considère qu'elle est suffisamment éclairée pour dégager les thèmes majeurs, les centres de préoccupation ou d'inquiétude du public au regard des différentes émissions de polluants sur le territoire du PPA 13 et plus particulièrement dans le bassin marseillais.

Aux vu de tous ces considérants et conformément à l'Arrêté inter préfectoral prescrit le 03/08/2021 par le préfet des Bouches-du-Rhône, la commission d'enquête a conclu et donne un AVIS FAVORABLE au projet de révision du PPA 13 en vue de son approbation.

Cet AVIS FAVORABLE est assorti de 5 recommandations :

INDUSTRIE

-La Commission prend acte du réexamen du dossier réglementaire « Fibre Excellence » (Tarascon) consécutif au changement de propriétaire concernant la conformité des émissions industrielles. Cela nécessitera un délai de 4 ans et de ce fait la CE recommande une intensification des mesures pouvant réduire les émissions notamment olfactives.

-La Commission prend acte des résultats des mesures d'Atmosud obtenus pendant la campagne en cours à proximité de l'usine Lafarge Holcim et recommande de poursuivre ces mesures dans la durée, en concertation avec l'industriel et les services de l'État.

MARITIME

La Commission prend acte des efforts effectués par le GPMM pour diminuer les émissions des nuisances, en mettant à disposition à quai, des équipements tels que branchements électriques, carburants désulfurés, etc. Elle recommande, afin de favoriser l'acceptabilité sociale, l'accélération des équipements en moyens tels que stations de mesures, capteurs, ainsi que l'intensification des contrôles par les services de l'État, notamment par la police de la mer. Sans oublier de favoriser les armateurs en réduisant les droits d'escales, en application de la « charte bleue ».

BIOMASSE/AGRICULTURE

-Réglementation des brûlages : la C E recommande concernant les autorisations de brûlage, de mieux maîtriser les délivrances de dérogations et d'intensifier par les collectivités locales le contrôle des infractions.

TRANSPORTS TERRESTRES

La ZFE du centre-ville de Marseille est identifiée comme l'une des actions ayant le plus fort impact sur la baisse des concentrations à l'horizon 2025. Sa mise en œuvre rapide, en accord avec la loi d'orientation des mobilités de 2020, constituait donc une priorité avant fin 2021. Cependant, la commission observe que le grand public n'a pas encore fait l'objet d'une consultation et information préalable, étape indispensable pour sa mise en place. Cette situation justifie une recommandation quant à la tenue de cette consultation dans les plus brefs délais pour une mise en œuvre effective des dispositions et restrictions avant l'été 2022.

L'OZONE

L'ozone constitue un polluant réglementé mais la compréhension de ses mécanismes locaux de création demeure compliquée. En effet, depuis ces dernières années, la stabilité de ses concentrations de fond est constatée en région PACA, alors que ses précurseurs ont significativement diminué. La C E, recommande dans le cadre des possibilités financières de poursuivre les travaux d'amélioration des connaissances menés par AtmoSud avec le soutien de la DREAL, notamment, afin de mieux objectiver les phénomènes de transferts continentaux et de mieux comprendre les mécanismes de production à partir des COV industriels les plus générateurs d'ozone.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 03/09/2021, en tant que Président de la commission d'enquête j'ai transmis :

- A Mr. Le Préfet, un exemplaire du **RAPPORT D'ENQUÊTE** et ses **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES**. Une version numérique de ces deux pièces était également jointe avec les 17 registres d'enquête.
- Au pétitionnaire du PPA 13, un exemplaire du **RAPPORT D'ENQUÊTE** et ses **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES**. Une version numérique de ces deux pièces était également jointe.
- A Mme le Président du Tribunal Administratif de Marseille, un exemplaire du **RAPPORT D'ENQUÊTE** et ses **CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES**.

Fait et clos à Marseille le 7/12/ 2021.

Maurice AUDIBERT Président de la commission d'enquête formée par :
Mrs Jean Claude COSTA, Raoul DORGAL, Jean Marc IENNY et Marc MILLAUD.