

**Mémoire en réponse
à l'avis de l'ACNUSA N° 2021 / 9
du 12 avril 2021**

Préambule

Conformément à l'article L. 6361-5 du Code des transports, le projet de Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA 13) a été soumis pour avis à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), qui l'a examiné en session plénière du 12 avril 2021.

Le collège de l'ACNUSA a donné un « *avis favorable au nouveau projet de plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône sous réserve que l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs [sur l'aéroport Aix Marseille Provence] soit suffisamment restrictif pour que l'action se révèle pertinente en termes de réduction des émissions* ».

Éléments de contexte

Les actions du PPA 13 portent exclusivement sur l'aéroport Marseille Provence, même si des actions d'amélioration des connaissances (bruit, air) sont prévues sur l'aérodrome des Milles en partenariat avec AtmoSud et la métropole Aix Marseille Provence. « Aéroport Marseille Provence » est le gestionnaire/concessionnaire de cette zone aéroportuaire pour le compte de l'État, représenté par la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC Sud-Est) de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui assure notamment les fonctions de régulateur du transport aérien. Les compagnies aériennes sont quant à elles responsables de la conformité de leurs appareils et peuvent faire appel à des compagnies d'assistance aéroportuaire pour l'exécution de diverses tâches (accueil, démarches commerciales, etc).

La contribution du secteur aérien aux émissions de polluants atmosphérique est très faible comparée à d'autres secteurs d'activités. Ainsi, à l'échelle du PPA 13, en 2017, le secteur aérien a contribué à 0,8 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 0,5 % des émissions de particules fines PM₁₀ et 0,4 % des émissions de particules fines PM_{2,5}. Les campagnes de mesures approfondies réalisées spécifiquement sur l'aéroport en 2019 par AtmoSud confirment ces chiffres d'émissions. Aucun dépassement des valeurs limites n'est observé sur l'emprise de l'aéroport (niveaux comparables à des sites de fond urbain), à la différence des concentrations observées au voisinage, notamment au niveau de l'autoroute A7. Par ailleurs, les profils horaires journaliers selon les vents dominants confirment l'absence d'impact supplémentaire notable de l'aéroport sur son environnement. En effet, l'aéroport se situe au sein de nombreux émetteurs : un complexe pétrochimique fait face à l'aéroport au nord et comprend plusieurs sites industriels classés SEVESO, l'autoroute A7 longe l'aéroport selon l'axe Nord-Sud, et un bassin de population important (près de 100 000 habitants) se situe dans un rayon de 5 km autour de l'aéroport. Pour autant, une réduction des émissions est nécessaire pour une meilleure acceptabilité des activités aéroportuaires.

Le PPA en vigueur, approuvé en 2013, a fait l'objet d'une très bonne mise en œuvre quant aux actions prévues sur le secteur aérien (action 9.2). Des alternatives à l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) sont désormais disponibles (100% des postes « au contact » des terminaux 1 et 2 sont équipés) et un dispositif de redevance incitative (facturation du 400 Hz « à la touche ») a été mis en place afin d'encourager leur utilisation par les compagnies aériennes.

Les actions du PPA 13 du secteur aérien, axées sur les réductions des émissions au sol des aéronefs, des émissions liées à l'exploitation du bâti et des émissions liées à la desserte de l'aéroport, se répartissent en 4 actions (sur les 53 actions du PPA 13). Elles permettent une approche intégrée qui répond aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air sur les différents segments d'émissions liés aux activités aéroportuaires.

D'autres actions sur lesquelles travaillent Aéroport Marseille Provence et ses partenaires n'ont pas été inscrites au PPA à ce stade car elles font encore l'objet d'études afin d'en vérifier la faisabilité technique. Elles sont cependant indiquées ci-dessous pour information. Elles pourront être intégrées au PPA grâce à son caractère évolutif dans le cadre de son suivi si elles sont effectivement mises en œuvre et permettent un impact significatif.

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. Celui-ci pourrait permettre de vérifier la faisabilité technique d'alimenter tout ou partie des infrastructures de l'aéroport en eau chaude. Le projet aurait donc un impact important sur les émissions de polluants atmosphériques liées à la fourniture d'eau chaude.

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. Cette démarche, à l'état de projet, fait l'objet de concertations avec les compagnies aériennes. Ces approches à vue permettent aux avions d'économiser des distances de vol par rapport à la procédure classique, soit autant d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en moins, tout en limitant les survols des zones habitées. Pour rappel, une approche à vue main droite est déjà existante et est déjà largement utilisée par certaines compagnies aériennes (Air France notamment). Elle permet d'économiser 50 km de vol par rapport à une procédure ILS classique.

Enfin, 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.

Réponse apportée à la réserve relative à l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs

L'action 9.2 du PPA en vigueur prévoyait déjà « *une limitation du temps de fonctionnement des Auxiliary Power Unit (APU), aussi appelés groupes auxiliaires de puissance* ».

En effet, à l'heure actuelle, l'arrêté ministériel prescrivant des restrictions d'exploitation à l'aéroport Marseille Provence ne comporte pas de disposition relative au temps d'utilisation des APU. Cette utilisation est donc pour l'instant seulement encadrée par une recommandation publiée à l'information aéronautique de l'aéroport (AIP) qui indique des durées maximales d'utilisation après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement et sur les postes dédiés pour la mise en route avant le décollage (20 / 60 minutes).

L'ACNUSA conditionne donc son avis favorable au fait que des prescriptions puissent être prises, afin de réglementer les temps d'utilisation des APU.

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 « acnésés » doivent faire l'objet à court terme d'un arrêté APU individuel, pris sur la base d'un canevas commun.

Afin de répondre à la demande de l'ACNUSA, il est proposé d'amender en ce sens la fiche-action n°6 « Réviser l'arrêté ministériel de restrictions d'exploitation de l'aéroport Marseille Provence (prescription sur l'utilisation des APU) », et ce dès la phase d'enquête publique, par l'ajout des termes suivants :

« Ces nouvelles dispositions réglementaires sont prévues au niveau national et seront déclinées au travers d'un arrêté spécifique réglementant l'usage des APU adapté à l'aéroport de Marseille-Provence. Des propositions concrètes, en concertation avec les compagnies aériennes, ont été proposées par Aéroport Marseille Provence aux services de la DGAC. Cette proposition contribue à réduire significativement les temps d'utilisation des APU. Après retour des services de la DGAC et consultation de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport d'ici la fin 2021, la mise en œuvre d'un arrêté est prévue pour 2022 ».

Il est à noter que cette évolution réglementaire s'accompagne d'ores et déjà d'une réflexion sur les moyens de production en air conditionné (Air Conditioning Units-ACU) à mettre en œuvre, en substitution des moyens utilisés grâce aux APU. L'utilisation des ACU est variable selon les saisons et un travail spécifique doit être mené afin de bien vérifier le retour sur investissement et le bénéfice environnemental. En tout état de cause, si cette option venait à être privilégiée, le choix technique se porterait sur des ACU mobiles, rechargeables électriquement.

Réponses apportées aux recommandations de l'ACNUSA

L'ACNUSA émet en outre différentes recommandations pour lesquelles la DREAL PACA, en lien avec les porteurs des actions du PPA, principalement « Aéroport Marseille Provence », apporte les réponses suivantes :

1) *« L'Autorité de contrôle recommande d'inscrire dans le plan des actions relatives à la réduction des émissions des véhicules et engins de piste. Il importe en effet d'accélérer le renouvellement des flottes de véhicules et engins captifs sur la plateforme. »*

Réponse

En ce qui concerne sa flotte de véhicules, Aéroport Marseille Provence va achever d'ici fin 2021 une nouvelle phase de décarbonation de sa flotte d'entreprise à travers l'électrification de 15 véhicules supplémentaires (sur les 111 que compte sa flotte). L'investissement recouvre tout autant les véhicules que les bornes de recharge.

Concernant les appareils, ceux-ci sont la propriété des sociétés d'assistance en escale. Les principaux freins au renouvellement de ces appareils sont le coût élevé d'investissement pour le gestionnaire aéroportuaire, dans un contexte économique délicat, et le modèle opérationnel à inventer avec les assistants d'escale, possiblement le principe d'une mise à disposition, moyennant loyer ou redevance.

Aéroport Marseille Provence est en lien avec de potentiels financeurs afin de mener un programme d'électrification des appareils (incluant des dispositifs ACU). De nombreuses questions doivent être cependant préalablement traitées (changement de modèle économique des assistants en escale et modalités de prise en charge financière des appareils entre aéroport et assistants en escale) afin d'envisager une faisabilité opérationnelle du projet.

Ces actions ont vocation à être suivies et valorisées à travers les instances de suivi / animation du PPA 13 (caractère évolutif du PPA).

2) « L'Autorité regrette néanmoins qu'aucune action ne vise les émissions des aéronefs hors phase de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée. Les émissions durant ce cycle représentent la source principale et majoritaire des émissions d'oxydes d'azote sur les aéroports. Une action envisageable pourrait être la modulation de la redevance aéroportuaire en fonction des émissions en oxydes d'azote des aéronefs voire l'interdiction des aéronefs plus polluants après étude des caractéristiques des flottes fréquentant la plateforme et concertation avec les compagnies aériennes concernées. »

Réponse

La mise en place d'un système incitatif de modulation des redevances aéroportuaires reste un sujet de préoccupation pour Aéroport Marseille Provence qui avait effectivement proposé en 2020 des modulations tarifaires pour les aéronefs les moins bruyants. Ce projet n'a malheureusement pu aboutir compte-tenu de la position exprimée par l'Autorité de Régulation des Transports (ART), réservant cette possibilité à l'autorité ayant édicté l'arrêté initial, c'est-à-dire les services ministériels.

Il est à rappeler que la DGAC (DTA/SDD) mène actuellement une réflexion pour réviser la classification acoustique, partant du principe que cette classification n'est plus suffisamment discriminante du fait que ses bornes n'ont pas été modifiées depuis 2004 et ne tiennent donc pas compte de plus de 15 ans d'évolution technologiques. Pour rappel, près de 88% des mouvements d'aéronefs à l'atterrissage à l'aéroport Marseille Provence étaient éligibles en 2019 aux modulations de la classe acoustique 5a la plus contraignante. Le dispositif n'est donc plus incitatif.

Les différents textes relatifs à cette révision devraient intervenir d'ici fin 2021 pour une entrée en vigueur au 1er avril 2022.

Cette révision de la classification acoustique permettra un renouvellement plus rapide des flottes d'aéronefs et suit donc le même objet que la mise en œuvre au niveau local d'un dispositif de modulation des redevances aéroportuaires sur le seul critère des émissions de NOx. En effet, la mise en œuvre de la nouvelle classification acoustique va favoriser l'utilisation d'avions de dernière génération, moins bruyants (-50% d'empreinte sonore) et plus économes (-15% de consommation en kérosène). Des études sont en cours pour apprécier les conditions dans lesquelles une nouvelle classification acoustique d'aéronefs pourrait également favoriser ceux d'entre eux selon leur niveau d'émission de NOx.

Il convient donc de suivre attentivement la mise en œuvre de cette importante évolution réglementaire relative au bruit des aéronefs avant d'envisager une éventuelle étude sur une modulation fondée sur le niveau d'émission de NOx. De manière parallèle, Aéroport Marseille Provence, réfléchit à des mesures incitatives alternatives, non forcément critérisées sur l'aéronef lui-même.

Mémoire en réponse aux avis des collectivités

Préambule

Conformément à l'article R222-21 du Code de l'environnement, le projet de Plan de protection de l'atmosphère des Bouches-du-Rhône (PPA 13) a été soumis pour avis aux organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), des départements et des régions dont le territoire est inclus en tout ou partie dans ce périmètre.

Le périmètre du PPA 13 comprend les 107 communes suivantes : Aix-en-Provence, Allauch, Alleins, Arles, Aubagne, Aureille, Auriol, Aurons, Beaurecueil, Belcodène, Berre-L'Étang, Bouc-Bel-Air, Boulbon, Cabriès, Cadolive, Carnoux-En-Provence, Carry-Le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Charleval, Châteauneuf-le-Rouge, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Coudoux, Cuges-Les-Pins, Éguilles, Ensuès-La-Redonne, Eyguières, Fontvieille, Fos-Sur-Mer, Fuveau, Gardanne, Gémenos, Gignac-La-Nerthe, Grans, Greasque, Istres, Jouques, La Barben, La Bouilladisse, La Ciotat, La Destrousse, La Fare-Les-Oliviers, La Penne-Sur-Huveaune, La Roque-d'Anthéron, Lamanon, Lambesc, Lançon-Provence, Le Puy-Sainte-Réparate, Le Rove, Le Tholonet, Les Baux-de-Provence, Les Pennes-Mirabeau, Mallemort, Marignane, Marseille, Martigues, Mas-Blanc-des-Alpilles, Maussane-les-Alpilles, Meyrargues, Meyreuil, Mimet, Miramas, Mouriès, Paradou, Pélissanne, Pertuis, Peynier, Peypin, Peyrolles-en-Provence, Plan-de-Cuques, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Puyloubier, Rognac, Rognes, Roquefort-La-Bédoule, Roquevaire, Rousset, Saint-Antonin-sur-Bayon, Saint-Cannat, Saint-Chamas, Saint-Estève-Janson, Saint-Étienne-du-Grès, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Martin-de-Crau, Saint-Mitre-Les-Remparts, Saint-Paul-les-Durance, Saint-Pierre-de-Mézoargues, Saint-Rémy-de-Provence, Saint-Savournin, Saint-Victoret, Saint-Zacharie, Saintes-Maries-de-la-Mer, Salon-de-Provence, Sausset-Les-Pins, Sénas, Septèmes-les-Vallons, Simiane-Collongue, Tarascon, Trets, Vauvenargues, Velaux, Venelles, Ventabren, Vernègues, Vitrolles.

Le projet de PPA 13 a donc été adressé, par voie postale le 8 mars 2021 à l'ensemble de ces communes, ainsi qu'au Conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux Conseils départementaux des Bouches-du-Rhône, du Var et de Vaucluse, à la Métropole Aix-Marseille-Provence, à la Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette, à la Communauté de communes Vallée des Baux Alpilles.

Bilan de la consultation des collectivités

Le Président du Conseil Régional a transmis son avis favorable au projet de PPA, sans délibération du Conseil Régional. Il a émis une suggestion sur le dispositif d'animation.

La Présidente du Conseil Départemental a transmis, hors délais, sans délibération du Conseil Départemental, un courrier au Préfet des Bouches-du-Rhône. Celui-ci ne formalise pas explicitement un avis sur le projet de PPA mais précise les actions menées par le Département en lien avec le plan d'actions du PPA et demande certaines modifications de fiches-actions ou du tableau récapitulatif du plan d'actions. Le dossier soumis à enquête publique prendra en compte ces demandes de modifications.

La métropole Aix-Marseille-Provence a transmis l'avis favorable au projet de PPA, rendu par le conseil de métropole lors de sa séance du 4 juin 2021. Elle a attiré l'attention de l'État sur différents renforcements des actions attendus.

Trois communes ont transmis un avis au Préfet, sans délibération de leur conseil municipal.

Le maire de Roquevaire ne donne pas d'avis formel sur le PPA mais rappelle l'importance du financement du projet « Val'Tram », cité dans l'action n°12 du PPA 13. Le maire d'Aubagne et le 3ème adjoint au maire de Fos-sur-Mer ont donné un avis favorable au projet de PPA 13.

La commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône a transmis la délibération de son conseil municipal, hors délais. Cette délibération émet un avis favorable au projet de PPA et sollicite le Préfet de département afin que les évolutions structurelles prévues sur les ports de passagers soient également imposées sur les ports de marchandises.

Les avis des Conseils départementaux du Var et de Vaucluse et des autres communes ou EPCI sont réputés favorables, conformément aux dispositions prévues à l'article R222-21 du Code l'environnement.

Éléments de réponse par rapport aux avis exprimés

Complémentarité des sujets « climat » et « air »

Monsieur le Président du Conseil Régional suggère que le dispositif d'animation du PPA 13 favorise les complémentarités entre actions climatiques et actions en faveur de la qualité de l'air.

Réponse :

Les actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont en effet généralement un impact positif sur les émissions de polluants atmosphériques. Ces différentes notions peuvent être mal comprises par les décideurs publics ou le grand public et il est donc tout à fait opportun que les échéances de suivi des effets du PPA 13 puissent rappeler les relations et interdépendances entre ces deux politiques publiques.

Renforcement souhaité des actions

Le conseil de la métropole Aix-Marseille-Provence attire l'attention des services de l'État sur les points suivants :

1. Un renforcement des contrôles réglementaires sur les activités polluantes dont l'État a la responsabilité.
2. Une mobilisation de moyens financiers conséquents par l'État pour soutenir les projets d'amélioration de la qualité de l'air plus particulièrement en matière de mobilité.
3. 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'État et la mise en œuvre de mesures de réduction de ces conséquences.
4. La mise en place de moyens de coordination et de financements pour lutter contre le brûlage des déchets verts.
5. La coordination par l'État 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.

Réponses :

1. Les contrôles réglementaires exercés par les services de l'État sont en effet un des moyens permettant la maîtrise et la réduction des émissions polluantes des différents secteurs d'activité contributeurs. Le plan d'actions du PPA 13 mobilise donc fortement ces moyens, directement ou indirectement, que ce soient les actions n°5 (contrôles sur les carburants des navires), 6 (contrôle de la mise en œuvre du futur arrêté APU pour les aéronefs), 11 (abaissement permanent des vitesses sur le réseau routier structurant), 26 (lutte contre la fraude à l'AD blue pour les poids lourds), 28, 30 et 31 (renforcement de l'encadrement réglementaire des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et

contrôle de la bonne mise en œuvre des prescriptions), 34 (amélioration des dispositifs de gestion des épisodes de pollution au soufre), et 41 (révision de l'arrêté préfectoral relatif à l'emploi du feu). Le suivi du PPA pourra donc faire un état d'avancement régulier de ces différentes activités de contrôle, et proposer de renforcer certaines si nécessaire.

En ce qui concerne les contrôles relatifs au transport maritime, les bilans annuels d'inspection de la DIRM Méditerranée sont accessibles à <http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/bilan-des-contrôles-sox-en-2020-a2954.html>. Il est à noter qu'aucune non-conformité n'a été relevée lors des contrôles menés en 2020 et 2021 sur le respect de la teneur en soufre des carburants marins.

En ce qui concerne les ZFE-m, les services de l'État travaillent pour une mise en œuvre rapide des moyens de contrôle associés. A l'heure actuelle, les contrôles in situ par les forces de l'ordre et la vidéo-verbalisation demandant l'intervention d'un officier de police judiciaire depuis un poste de supervision constituent des moyens disponibles. Afin de diversifier les modalités de contrôle et les rendre plus efficaces, la loi d'orientation des mobilités a donc introduit la possibilité pour les collectivités de recourir au contrôle automatisé pour les ZFE-m. Dans ce cadre, une mission interministérielle travaille actuellement pour coordonner le travail des administrations concernées et accompagner le déploiement des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules et ayant recours au système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI). Ces travaux permettront, in fine, de créer le processus automatisé depuis le contrôle des immatriculations des véhicules jusqu'à l'émission des amendes.

2. Parallèlement à ces compétences régaliennes, l'État déploie différents dispositifs de soutien financier (prime à la conversion, bonus écologique, abondement spécifique aux primes pour le renouvellement des véhicules dans les ZFE, plan vélo, coup de pouce chauffage...) afin de faciliter le renouvellement d'équipement ou le changement de comportement. Par ailleurs il engage des fonds en tant que maître d'ouvrage (voies réservées aux transports en commun sur le réseau autoroutier non concédé) ou en tant que financeur (projets ferroviaires, portuaires, de transports en commun en site propre et d'itinéraires cyclables), en partenariat avec d'autres financeurs tels que les collectivités. De plus, l'État participe très significativement au budget annuel d'AtmoSud, afin de sécuriser ses missions de surveillance du territoire, utiles à tous les partenaires, mais également d'approfondir les connaissances sur les polluants émergents, d'intérêt sanitaire (COV, PUF...).

Plus spécifiquement, outre ses dispositifs nationaux qui font l'objet d'appels à projets réguliers, l'ADEME a en charge le financement des actions « feuille de route » sur des crédits dédiés (2 M€ pour les Bouches-du-Rhône). Ces fonds ont participé à l'électrification des escales (travaux à quai et électrification des navires) au niveau des bassins Est du port de Marseille, en soutien du programme régional « escales zéro fumée ». En outre, dans le cadre du plan relance portuaire, l'État a inscrit dans le contrat d'avenir Etat-Région signé en janvier 2021, une subvention de 10 M€ pour l'électrification des navires à quai dans les bassins Est. Une première tranche de subvention de l'État de 1,5 M€ a été versée au grand port maritime de Marseille.

L'ADEME a lancé également fin 2020 avec le Conseil Régional et GrDF l'appel à projet Mobigaz permettant de soutenir la conversion de flottes professionnelles vers des véhicules moins émissifs (GNV). Le fonds air bois porté par l'ADEME et le Conseil départemental, très actif sur le territoire des Bouches-du-Rhône, permet le remplacement des équipements de chauffage au bois peu performants.

Enfin, dans le cadre du plan de relance et du nouveau contrat de plan Etat-Région, de nombreux financements sont fléchés sur des projets permettant de limiter les émissions de polluants atmosphériques, notamment en ce qui concerne la mobilité et plus généralement le transport routier (infrastructures permettant le report modal vers le rail...) :

- l'appel à projets n°4 pour les **transports en commun en site propre** et les pôles d'échange est doté de 450 M€ hors Ile-de-France. La métropole a déposé un certain nombre de projets. Leur instruction est en cours et le choix des lauréats est prévu en septembre 2021.

- S'agissant du **fret ferroviaire**, l'engagement de l'État dans deux projets de chantiers de transport combiné rail-route, le Terminal Ouest Provence et l'extension de Clésud Terminal, a été acté dans le programme d'opération « Rebond » post Covid signé par l'État et la Région en octobre 2020. Il s'y ajoute le projet de rénovation de la gare de fret de Miramas, dans lequel l'État a annoncé investir 7,1 M€, aux côtés de la SNCF et des collectivités.

- S'agissant des déplacements des voyageurs, le projet ferroviaire de **Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur**, auquel l'État contribue à hauteur de 40 %, comporte des bénéfices très forts pour le territoire métropolitain, tout comme celui d'électrification dite « frugale » de la ligne Marseille – Gardanne – Aix. Le programme de voies réservées aux transports en commun sur les autoroutes se poursuit, sous maîtrise d'ouvrage des services de l'État.

- L'État investit 30,5 M€ dans le **grand port maritime de Marseille** au titre du plan de relance portuaire, pour le « verdissement des ports ».

- L'État investit dans les **infrastructures cyclables** à travers des appels à projets nationaux, auxquels la métropole est invitée à candidater.

3. La qualité de l'air est prise en compte au même titre que d'autres enjeux à préserver lors de projets sous MOA DREAL / DIR.

4. Au-delà des troubles du voisinage générés par les odeurs et la fumée, ainsi que des risques d'incendies ou de gêne à la circulation routière, le brûlage des déchets verts émet de nombreux polluants en quantités importantes dont les particules fines (comme le black carbon) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (comme le benzo(a)pyrène). Le brûlage des déchets verts peut contribuer localement à des niveaux élevés de particules fines jusqu'à parfois déclencher des épisodes de pollution. Un plan d'actions ambitieux a donc été lancé par la DREAL et ses partenaires pour les réduire et améliorer durablement la qualité de l'air. Ces actions sont clairement définies dans le plan d'action du PPA 13, elles visent à :

- Renforcer la communication/pédagogie/formation pour éviter le brûlage et favoriser la gestion autonome des déchets verts ;
- Travailler avec les mairies pour faire respecter les interdictions existantes, en lien avec les actions menées par le secteur associatif avec les capteurs citoyens ;
- Réviser les arrêtés sur l'emploi du feu pour limiter les dérogations aux cas indispensables, en lien avec une étude en cours de la Chambre d'Agriculture sur les pratiques de brûlage chez les agriculteurs ;
- Valoriser la biomasse en matière organique ou en énergie.

L'ADEME soutient financièrement de manière importante les programmes de gestion autonome des déchets verts menés par les collectivités (compostage domestique, service de broyage...) et toutes les actions afférentes visant au changement de comportement du grand public. Le secteur associatif est également fortement impliqué sur ces actions de sensibilisation (communication, démonstration...), notamment grâce à des financements de l'État dans le cadre du PRSE (Plan Régional Santé Environnement).

5. L'enquête qualitative menée en 2018 auprès d'élus et acteurs de l'amélioration de la qualité de l'air sur la mise en œuvre du PPA, a mis en avant le manque de pilotage et de suivi concret de mise en œuvre des actions dans la durée. L'élaboration du nouveau PPA a donc reposé avant tout sur la co-construction avec les partenaires et il est acquis que le suivi de sa mise en œuvre doit permettre de poursuivre cette dynamique collaborative.

L'évaluation des effets du plan d'actions du PPA a notamment permis de mener des échanges très rapprochés avec AtmoSud et les porteurs d'actions afin de définir les données permettant une évaluation au plus juste de leurs actions en matière de réduction d'émissions. Le suivi du PPA doit permettre de continuer ce travail avec les partenaires, afin de compléter le cadre de remontées d'information en provenance des porteurs d'actions. L'enjeu de ce cadre de suivi, auquel AtmoSud contribuera de manière importante, est de pouvoir valoriser les effets concrets de la mise en œuvre des actions, que ce soit en matière de réduction d'émission, mais également en baisse des concentrations et des populations exposées au dépassement de valeurs limites ou de valeurs recommandées par l'OMS. Il s'agira également de pouvoir identifier les segments d'émissions pour lesquels des efforts supplémentaires doivent être menés.

Le suivi du PPA permettra donc de continuer à porter cette évaluation globale de la trajectoire d'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire des Bouches-du-Rhône, en dépassant les approches infra menées par les collectivités (Plans Climat Air Energie Territoriaux-PCAET, et Plans d'action qualité de l'Air-PAQA) ou les opérateurs économiques. Les travaux menés pour le PPA permettront également de satisfaire aux besoins de suivi de ces planifications infra.

Des échanges techniques seront donc menés avec les partenaires afin de définir les procédures de remontées d'information (indicateurs...), chacun en ce qui les concerne.

Projet « Val'Tram »

Monsieur le maire de Roquevaire rappelle l'importance du financement du projet « Val'Tram », notamment par l'État. Ce projet est cité dans l'action n°12 du PPA 13.

Réponse :

Le ministre délégué chargé des Transports, a lancé le 15 décembre 2020 un appel à projets national en faveur des projets de transports collectifs en site propre et de pôles d'échanges multimodaux. Le montant des aides financières s'élèvera au total à 450 millions d'euros, dans le cadre du plan France relance. Les dossiers de candidature ont été remis avant le 30 avril 2021.

Les services de la DREAL ont organisé des présentations détaillées concernant les conditions de cet appel à projets. Ils sont en contact régulier avec ceux de la métropole Aix-Marseille-Provence. Le projet « Val'Tram » fait partie des dossiers que la métropole a présenté et qu'elle a présenté officiellement au concours. De nombreuses collectivités de la région ont également présenté des projets. Les besoins du territoire en transports en commun structurants sont importants et la compétition est très intense, au niveau régional, comme au niveau national.

Une phase d'analyse des dossiers a commencé début mai. Les services préfectoraux, et ceux de la DREAL en particulier, sont associés à cet examen et sont attentifs à la qualité des dossiers et aux avantages apportés par les projets. L'annonce des lauréats est prévue en septembre 2021 par décision ministérielle, après consultation du jury de l'appel à candidatures au niveau national.

Mesures pour les ports de marchandises

Le conseil municipal de Port-Saint-Louis-du-Rhône sollicite le Préfet de département afin que mes mesures suivantes soient imposées sur les ports de marchandises :

- branchements électriques à quai des navires
- possibilité d'avitaillement en GNL sur les ports de commerce ou en mer

Réponse :

Le plan d'actions du PPA prévoit, en cohérence avec le projet stratégique du GPMM, l'électrification des quais portuaires pour les ferries et paquebots, pour lesquels la volumétrie du nombre d'escales et de leur durée rend ce choix opportun d'un point de vue technique. Pour les navires de marchandises, l'action n°3 du plan d'actions du PPA a clairement pour objet de développer les infrastructures d'avitaillement au GNL, que cela soit par l'adaptation des infrastructures portuaires (bras de soutage, mise en place de souteurs), ou par la modification du terminal méthanier Fos Tonkin pour permettre l'appontement d'avitaillement GNL.

Parallèlement, 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. Ces travaux permettront de disposer d'un état des lieux au plus proche de la réalité et partagé par tous. Ils constituent une première étape pour la mise en œuvre de nouvelles mesures, en lien avec l'adoption début 2021 de la nouvelle stratégie nationale portuaire.