



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DES BOUCHES-DU-RHÔNE

COMITÉ DE PILOTAGE DU 17 DÉCEMBRE 2024

COMPTE RENDU



1. Participants

En tribune :

- Cyrille LE VELY – secrétaire général de la préfecture des Bouches-du-Rhône (président de séance)
- Anne CLAUDIUS-PETIT – conseillère régionale, présidente de la commission transition énergétique, stratégie des déchets, qualité de l'air – Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Christine JUSTE – adjointe au maire de Marseille en charge de l'environnement
- Zoé MAHÉ – directrice adjointe – DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Pierre FRANC – chef du service énergie et logement - DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Nicolas MALECKI – chargé de mission qualité de l'air – DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur

En salle :

Services et agences de l'État

- Stephan ROUSSEAU – Adjoint au directeur – DIRM MED
- David HUMBERT – responsable pôle urbanisme – ARS Bouches-du-Rhône
- Louis DI GUARDIA – Adjoint Chef de service Santé Environnement – ARS Bouches-du-Rhône
- Maria CRIADO – ARS Bouches-du-Rhône
- Philippe BOEGLIN – ingénieur thématique qualité de l'air – ADEME
- Sylvain CHARAUD – Chef de pôle SIG – DDTM Bouches-du-Rhône
- Karine RUGANI – préfecture des Bouches-du-Rhône

Collectivités

- Adrien MAHINC – chargé transition énergétique – Ville Aix en Provence
- Alexandre TYMINSKI – chargé de mission – Métropole Aix-Marseille Provence
- Justine GOURDEAU – chargée de mission – Métropole Aix-Marseille Provence
- Sam JACOBY – chargé de suivi plan de mobilité – Métropole Aix-Marseille Provence
- Séverine ESPOSITO – Chargée de mission – Conseil départemental Bouches-du-Rhône
- Hervé CHAMPION – chargé de mission qualité de l'air – Région Sud
- Névénick CALEC – chef de projet qualité de l'air – Ville de Marseille
- Rajae VIDAL – Directrice de Pôle – Ville de Marseille

Opérateurs économiques

- Marie-Line MARTOS – Responsable SSSE et transport – France Chimie Méditerranée
- Jean-Michel BOCOGNANO – chef de mission RSE – Grand port maritime de Marseille
- Patrick MADDALONE – secrétaire général – Grand port maritime de Marseille
- Guy Alain NARBONI – IMPLEXE
- Cédrine CHAUDET – Responsable environnement – Aéroport Marseille Provence
- Virginie LESUEUR – Déléguée territoriale Marseille et métropole AMP - GRDF

Associations et personnes qualifiés

- Richard HARDOUIN – Président - France nature environnement Bouches-du-Rhône
- Joëlle LAZERGUES – Cap au nord
- Philippe MUSARELLA – Président - Association poumon vert de saint mitre
- Jean REYNAUD – co-président - Les amis de la terre Bouches-du-Rhône

- Jean-Pierre BONNISSEL – Vice-président - CAN environnement
- Martine BRIEU – Administratrice - CAN environnement
- Laëtitia MARY – Responsable Pôle action territoriale qualité de l'air – Atmosud
- Damien PIGA – Directeur relations extérieures – Atmosud
- Patricia LOZANO – Pôle actions territoriale qualité de l'air - Atomosud
- Lorène TOSINI – chargée de projet environnement - SPPPI PACA
- Cécile LANDRET – médecin – Ordre des médecins Bouches-du-Rhône

Chambres consulaires

- Romain GATEAU – conseiller environnement – Chambre d'agriculture Bouches-du-Rhône

2. Introduction

Monsieur LE VELY, secrétaire général de la préfecture, ouvre la réunion en remerciant les participants pour leur implication sur le sujet de la qualité de l'air. Il rappelle que les comités sont indispensables afin de maintenir la dynamique collective autour de l'amélioration de la qualité de l'air.

Il remercie par ailleurs les acteurs qui ont fourni des données de suivi de leurs actions et rappelle que cela est important afin de mesurer l'avancement effectif de notre PPA ainsi que son impact sur l'amélioration de la qualité de l'air.

Contexte européen

Le processus législatif visant à la révision de la directive européenne relative à la qualité de l'air ambiant a débuté en 2022. Le texte a été adopté le 23 octobre 2024. Les seuils réglementaires sont nettement réduits pour tendre vers les recommandations 2021 de l'OMS. Afin de répondre à ces évolutions réglementaires, il est important de réaliser les actions en cours et en faire émerger de nouvelles sur notre territoire. Le PPA Bouches-du-Rhône est un plan évolutif qui permet l'intégration de nouvelles actions.

Contexte national et local

Le secrétaire général informe que le premier Conseil National de l'Air délocalisé s'est tenu à Marseille le 22 avril dernier. Il a été l'occasion de mettre en évidence les enjeux relatifs à la qualité de l'air sur notre territoire, la dynamique en place sur le sujet ainsi que le nombre important d'experts de qualité que nous avons dans notre région.

Ce CNA a également été l'occasion de lancer le Groupe de Travail (GT) national ozone. Notre région est fortement concernée par cette thématique et est active comme en témoigne les récentes études menées sur le territoire par Atmosud, le GREC Sud (ozone et changement climatique financé par la DREAL PACA) ou encore les travaux de certains chercheurs (Laboratoire Centrale de l'Environnement, Projet Européen AirFresh...). Atmosud et la DREAL participent activement à ces GT.

Le secrétaire général donne la parole aux élues présentes.

La Région Sud informe qu'elle a voté un cofinancement avec le GPMM pour un rapport relatif à l'électrification des formes de réparation. Elle informe que ce sont 2 millions d'euros de subvention en études et travaux qui ont été donnés concernant le programme de connexion électrique des navires à quai.

Elle informe également qu'elle avance peu à peu sur ses différentes compétences.

La Ville de Marseille informe qu'elle est ambitieuse sur le sujet de la qualité de l'air. Elle indique que l'évolution de la réglementation est une excellente nouvelle.

Elle évoque le sujet des nuisances générées par la forme 10.

Elle informe également de l'avancement de l'étude EQIS (étude de quantification des impacts sanitaires) et qu'en 2025 une présentation des différents scénarios de cette étude sera effectuée.

La ville informe aussi de l'augmentation du nombre de zones à 30 km/h, le développement de la piétonisation notamment au niveau du Cours Julien, ainsi que le développement des « rues aux écoles ».

Elle indique finalement qu'elle fera part de certaines requêtes au cours du comité.

3.Ordre du Jour

1. Actualités et évolutions réglementaires
2. Actions et aides de l'ADEME
3. Qualité de l'air sur le territoire
4. Secteurs des transports routiers
5. Avancement du Plan de mobilité de la Métropole Aix Marseille Provence
6. Autres secteurs d'activités

Le support de présentation diffusé lors du comité est disponible au lien suivant :

<https://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/presentations-des-copils-a15436.html>

4.Compte rendu des présentations et échanges

• Actualités et informations qualité de l'air (DREAL)

Pour l'année 2024, les montants engagés pour le département des Bouches-du-Rhône dans le cadre du Fonds vert sur les mesures ZFE, covoiturage, incendies de forêts et de végétation, rénovation énergétique des bâtiments publics locaux s'élèvent à 25,7 millions d'euros. Ce montant est équivalent à celui de 2023.

Entrée en vigueur de la nouvelle directive le 11/12/2024 suite à son adoption le 20/11/2024, présentation des nouveaux seuils définis à horizon 2030. La France a jusqu'au 11/12/2026 pour transposer cette directive dans son droit national. Enfin sont abordées les notions de feuilles de route et plan qualité de l'air définies par la directive.

Présentation de l'outil de visualisation de l'observatoire régional des transports :
<https://dataviz.ort-paca.fr/>

Échanges :

La ville de Marseille questionne sur ce qu'il y a de complémentaire car aujourd'hui les PPA ne sont pas sanctionnables.

La DREAL indique que les PPA sont construits à partir de toutes les actions et les bonnes intentions des acteurs compétents du territoire. Cependant la France est en procédure pour dépassement récurrent des normes de qualité de l'air par la commission européenne, ce qui augmente la pression.

FNE Bouches-du-Rhône indique qu'il y a un axe fixé par la réglementation concernant les PPA et leur mise en œuvre.

La DREAL complète en donnant également quelques exemples de mesures qui contraignent les acteurs présentent dans le PPA comme les arrêtés préfectoraux qui réglementent les activités industrielles ainsi que les réglementations relatives aux carburants des bateaux. Elle met aussi en avant le déploiement du plan Marseille en grand qui apportera à termes des infrastructures qui amélioreront la qualité de l'air.

FNE Bouches-du-Rhône aborde le sujet des déplacements sur les petites infrastructures aéroportuaires notamment celles de Salon et de Aix-les-Milles. Elle indique que sur ces aéroports des projets sont à l'œuvre pour le déploiement d'une activité de déplacement de « haut luxe » (aviation d'affaire). FNE interpelle la Région sur ce sujet demandant pourquoi celle-ci soutient et pousse ces projets.

La Région Sud répond qu'elle ne pousse par ces sujets.

- **Actions et aides de l'ADEME en matière de qualité de l'air**

L'ADEME fait le bilan de la période 2019-2023 durant laquelle elle a financé à hauteur de 6,74 millions d'euros des opérations sur les 3 métropoles en contentieux. La zone PPA Bouches-du-Rhône a bénéficié de 3,15 millions d'euros sur ces 6,74 millions d'euros. Exemple de projet financé : équipement des ferries Maghreb dans le cadre de CENAQ.

En 2024, réouverture d'un fonds air national de 6 millions d'euros dédié à l'action en région. Ce fonds est décliné en aides de gré à gré.

Échanges :

CAN Environnement alerte sur les multiples brûlages constatés dans les zones pavillonnaires. L'association indique que la mairie a stoppé les contrôles effectués dans les 11^{ème} et 12 arrondissements de Marseille alors que ceux-ci fonctionnaient bien et avaient permis une réduction notable des brûlages. Aujourd'hui si nous signalons qu'il y a un brûlage, on nous renvoie vers les pompiers ou la police qui n'interviennent pas et les brûlages continuent allègrement.

La ville de Marseille répond qu'elle a mis en place des composteurs. Elle informe également de la mise en place d'initiatives avec la métropole. Un travail a été mené cette année pour mettre à disposition des broyeurs mais cela n'a pas fonctionné pour les 11/12 et 6/8. Les gens ne souhaitent pas conserver leurs broyats. Cette année la mairie va essayer dans le arrondissements 9 et 10. La ville indique qu'elle ne peut pas déployer la police sur ce sujet et qu'il faut continuer la pédagogie.

Le CAN environnement ne comprend pas pourquoi les contrôles ont été arrêtés dans les 11 et 12^{ème} arrondissement. Il y avait un patrouilleur qui ne faisait pas que cela.

Sur la question du brûlage, l'association indique qu'il y a trop de dérogations et que l'arrêté commence à dater (2013). Elle cite les arrêtés brûlage du Rhône et des Hautes Pyrénées qui sont plus restrictifs. Elle indique qu'en 2022, il y avait eu une tentative de la DREAL avec des propositions. L'association juge qu'il faudrait interdire les brûlages dans les zones pavillonnaires.

Le secrétaire général indique que le questionnement est posé et qu'il sera regardé afin de voir de quelle façon le sujet peut être pris en compte. Par contre, ce sujet est complexe car certains usagers peuvent avoir des visions différentes et un besoin de souplesse.

La DREAL précise qu ce travail s'effectue en partenariat avec la DDTM.

La ville de Marseille se propose de travailler en lien avec la métropole afin de faire une meilleure communication. Elle indique avoir bien noté le sujet.

L'association poumon vert de Saint Mitre indique qu'il y a des alternatives au brûlage.

Le secrétaire général indique que le bon volet est la sensibilisation car il n'est pas possible de mettre un policier derrière chaque citoyen.

La DDTM Bouches-du-Rhône indique que l'arrêté précise que les brûlages sont autorisés uniquement pour les OLD (obligations légales de débroussaillage) sauf si les communes ont une vision plus stricte.

- **Qualité de l'air sur le territoire (Atmosud)**

Atmosud présente l'évolution des concentrations entre 2017 et 2023 et souligne l'amélioration observable. Elle présente également l'évolution de l'exposition des populations, puis l'évolution des émissions de l'ensemble des secteurs d'activités pour les NOx et les PM 2.5. Un comparatif est réalisé avec les émissions attendues en 2025 qui avaient été modélisés lors de la révision du PPA Bouches-du-Rhône.

Les objectifs sont sur la bonne trajectoire pour l'ensemble des polluants suivis sauf les COVNM. Mais la dynamique de réduction actuelle n'est pas suffisante pour atteindre les valeurs limites 2030 et qu'il est donc nécessaire de poursuivre les efforts.

Échanges :

FNE Bouches-du-Rhône interroge et demande s'il est normal d'accepter que les émissions du secteur maritime augmentent alors que l'objectif visé est une diminution des émissions de polluants atmosphériques.

Cap au Nord évoque le projet de déplacement du fret ferroviaire avec des locomotives diesels. Encore 170 000 personnes restent exposées au normes 2030. Quelles zones sont concernées. La ZFE exclu certaines zones. L'association indique avoir fait un recours contre ce projet car l'étude d'impacts est réalisée avec de la modélisation sur des éléments anciens. Pour l'ensemble des polluants, il n'y a pas de mesure et il est utilisé une banque de données anciennes. Nous avons une requête concernant la mise en œuvre d'une station de mesure sur le littoral portuaire. Qu'en est-il de cette station ?

Atmosud indique que sur le suivi et le positionnement des capteurs, des investissements sont effectués pour faire des mesures en masse de particules fines et comptage de particules. Sur le port, vont être déployés Bouches-du-Rhône capteurs. Par ailleurs, une nouvelle station financée par la région et le fond européen permettra de mieux suivre et mieux mobiliser.

FNE Bouches-du-Rhône demande de nouveau s'il est acceptable que la pollution maritime augmente alors que l'on vise la diminution des émissions et de la pollution.

Le secrétaire indique avoir bien entendu ces questions très spécifiques. Nous savons tous qu'il y a des efforts à faire. Il y a des investissements très importants avec un certain phasage. Le port va au-delà des réglementations qui seront en place en 2030. Il y a effectivement des secteurs qui baissent moins vite que d'autres.

Le GPMM indique qu'il donne des chiffres réels. L'augmentation vient de la Corse, du Maghreb et des croisières. Le GPMM est transparent sur le sujet. Sur le ferroviaire il indique qu'il a été transparent et qu'il a pris des engagements. Le GPMM indique faire ce qu'il peut pour diminuer la pollution mais la pollution augmente du fait de l'augmentation de la fréquentation.

La DIRM MED explique que la durée de vie des bateaux est beaucoup plus longue que celle de voitures. Elle est de l'ordre de 30 à 40 ans. Par ailleurs, les navires s'améliorent notamment via les changements de motorisation. Il y aura également l'obligation de branchement des navires à quai pour 2030.

La ville de Marseille pense qu'en 2030 avec la dynamique actuelle les normes de qualité de l'air ne seront pas atteintes et qu'il faudra accélérer. La ville indique savoir que sur Nice et Cannes l'Etat est intervenu pour interdire les navires. La ville aimerait bien également avoir une vision sur les flux de touristes. La ville pense que cela coûte bien plus à Marseille que ce que cela lui rapporte.

La Région Sud indique qu'elle ne sait pas si les seuils seront atteints en 2030 mais elle rappelle que de grands efforts ont été menés depuis 2017 avec le programme d'électrification des navires à quais. Elle rappelle qu'en 2025 le môle croisières sera équipé et qu'à partir de 2026 les travaux seront mis en œuvre sur le secteur non massifié. Elle indique que des travaux sont également menés pour développer les capacités énergétiques du port avec des panneaux photovoltaïques.

FNE Bouches-du-Rhône indique que ce qui motive le GPMM ce n'est pas l'atteinte des seuils de pollution atmosphérique. L'association propose de réguler le trafic en fonction du navire.

Le secrétaire général explique qu'il y a certaines activités qui dépendent du port et que de ce fait ce n'est pas aussi simple. Il y a un équilibre à trouver sur plusieurs années. Il y a des GT sur le sujet. Il n'est pas possible de restreindre le sujet uniquement à l'aspect économique. Il y a également un aspect économique. Les acteurs font le nécessaire pour faire avancer le GPMM sur la pollution et pour être au rendez-vous en 2030.

- **Focus sur le secteur des transports routiers (Atmosud)**

On observe une diminution des émissions spécifiques dues aux transports routiers entre 2017 et 2022, de 33% et 28% respectivement pour les NOx et les PM10. Sont ensuite présentés l'avancement des actions spécifiques de renouvellement des flottes de transports en commun et les gains générés par la prime à la conversion et le bonus écologique.

- **Avancement du plan de mobilité de la Métropole Aix Marseille Provence**

La métropole présente dans cette séquence l'avancement mis à jour à fin 2023 de son plan de mobilité. Quelques constats présentés :

- Le passage de 1472 à 2415 bornes de recharge électrique entre 2022 et 2023 soit une augmentation de 64 %. (obj 5712 en 2025).
- La multiplication par 3 du nombre de covoiturage entre 2022 et 2023.

- Le déploiement des Pôles d'échanges multimodaux et des places de parkings P+R
- L'augmentation de fréquentation des lignes de bus qui empruntent les voies réservées et les gains de temps générés par ces voies.
- La progression de l'utilisation des vélos en libre-service et la réussite du service de location longue durée.

Échanges :

FNE Bouches-du-Rhône pointe un bémol concernant le réseau urbain de bus à Marseille avec des problèmes de régularité. Pour celles et ceux qui travaillent, il s'agit d'un paramètre très important.

La métropole indique qu'il y a des problèmes relatifs au stationnement illicite sur les voies. Le phénomène empire. Il faudrait une verbalisation plus stricte sur ce sujet. Par ailleurs, il y a des problèmes d'effectifs (manque et gestion).

La ville de Marseille se demande pourquoi il n'y a pas qu'un seul opérateur pour les bornes électriques. Aujourd'hui ils sont nombreux ce qui complexifie l'utilisation des bornes. Elle indique également qu'aux Etats-Unis la voie de gauche est réservée aux véhicules avec plus de 1 passager. Qu'est-ce qui permettrait que ce soit également le cas chez nous ?

La DREAL indique que ces réflexions sont bien posées. Il est nécessaire d'avoir des discussions entre et avec les collectivités. L'autosolisme est un vrai sujet. Elle cite le contrat de plan Etat Région qui permet notamment d'aller vers plus de vélo et de transports en commun. Pour avancer il est nécessaire de trouver une organisation qui part du terrain avec des réunions entre acteurs. Il y a également des voies réservées aux transports en commun.

Pour les voies réservées au covoiturage le problème qui se pose est celui du contrôle. Aux Etats-Unis, il y a des systèmes de contrôle pour lesquels il n'est pas posé la question du droit à l'image. C'est ce point relatif aux droits et libertés qui peut rendre le sujet problématique.

La ville d'Aix-en-Provence informe que le contrôle du covoiturage existe déjà à Lyon avec des radars et également à Paris.

Le secrétaire général explique également qu'il s'agit de prendre en compte l'acceptation sociale. Il faut regarder le pouvoir de police et savoir si tout le monde est prêt à aller sur cette voie. Le réseau routier est une thématique complexe. Il faut être vigilant car parfois en voulant bien faire, on peut potentiellement générer de mauvais choix et des impacts non voulus.

• **Autres secteurs d'activités (Atmosud)**

Les trajectoires de réduction des émissions du transport routier et de l'industrie sont en avance par rapport à celles prévues dans le PPA. Les secteurs résidentiel/tertiaire et aérien sont en retard par contre. Les tendances d'émission pour ces 4 secteurs sont à la baisse. Pour le secteur maritime, la tendance est à la hausse des émissions en phase avec l'évaluation produite lors de la révision du PPABouches-du-Rhône. Par ailleurs, pour ce secteur, la trajectoire est prévue en augmentation jusqu'à 2025.

Les gains générés par l'action spécifique CENAQ sont présentés. En 2023, les connexions électriques des navires à quai ont évité l'émission de 143 tonnes de NOx ce qui représente 4,4 % des émissions globales du secteur maritime sur le territoire.

Échanges :

Le CAN environnement souhaiterait obtenir des éléments sur la santé car le sujet a été peu abordé.

La ville de Marseille rappelle que l'étude EQIS donnera des éléments sur le sujet en 2025.

L'ARS indique qu'il manque des données plus objectives sur le territoire pour se prononcer. Le sujet de l'impact sur la santé est souvent sous-estimé. Pour rappel au niveau national, c'est 48 000 morts prématurées par an et un coût de plus de 100 milliards d'euros. Il est également important de s'intéresser à l'enjeu car une forte pollution n'a pas le même enjeu en secteur très habité ou non habité.

La ville de Marseille indique avoir entendu qu'en ce moment, il y aurait apparemment une refonte du règlement sanitaire. La ville serait heureuse d'avoir un règlement sanitaire clair qui

lui permettrait de l'appliquer. La ville indique être à la disposition de l'ARS pour collaborer sur la refonte de ce règlement sanitaire.

L'ARS indique que les règlements sanitaires départementaux ont plutôt vocation à disparaître. Ils n'ont pas vocation à être revu. Cette refonte n'est pas connue de la part de l'agent de l'ARS.

Le secrétaire général demande si dans ce cas cela veut dire que ce serait la réglementation nationale qui s'applique et que donc au niveau local il pourrait être intégré des spécificités ?

L'ARS indique que oui cela pourrait être le cas sur les aspects hygiènes, il pourrait y avoir des RSD provisoires qui doivent petit à petit être remplacés par une réglementation nationale. Cette nouvelle réglementation remplacerait l'ancienne.

La ville de Marseille indique avoir des problèmes avec des carrosseries et des restaurants et indique être plutôt démunie pour les traiter.

Cap au Nord indique avoir retenu d'une thèse récemment réalisée sur le transport maritime à Marseille que les pics de pollution générés par les navires étaient plutôt liés aux phases d'arrivée et départs plutôt qu'à quai, or l'électrification des quais ne répond pas à cette problématique.

Atmosud indique que dans l'inventaire des émissions du secteur maritime les phases de manœuvre sont bien comptabilisées.

La DREAL indique que le sujet des phases de manœuvre est bien identifié, il fait l'objet de recherche afin de mieux estimer les émissions générées et mieux les traiter notamment via une meilleure conduite. Par ailleurs, la connexion des navires à quai est une bonne chose qui permet d'éviter des émissions importantes de polluants atmosphériques (pour rappel CENAQ a évité 4,4 % des émissions globales du secteur maritime à Marseille en 2023).

Le GPMM indique que l'avancement des infrastructures mises en œuvre est important à regarder. Aujourd'hui, il y a 8 branchements sur 10 en place. Par ailleurs, il y a le changement progressif des motorisations. Il y a aussi la réglementation récente sur le souffre. Les connexions électriques des navires à quais mobilisent tous les acteurs. On a aussi besoin des actions des armateurs et de la réglementation.

La DIRM MED indique qu'en terme de réglementation, c'est le contexte national qui prime. Il va y avoir des progrès sur la partie navigation. Un navire est construit pour une durée de vie bien plus longue que des camions. L'investissement est prévu sur 30 à 40 ans. Aujourd'hui la Méditerranée n'est pas une zone NECA donc il n'y a pas d'obligation à ce que les navires soient les plus vertueux. La réglementation va beaucoup plus lentement à l'international. Le renouvellement des flottes de navires va améliorer la situation. On peut noter un premier ferry avec des batteries pour les phases de manœuvre.

FNEBouches-du-Rhône indique qu'il faut faire attention à ne pas accueillir en nombre des bateaux peu vertueux qui viennent chez nous car ne peuvent pas aller ailleurs.

5. Conclusion

Monsieur le secrétaire général remercie les participants pour leur présence et les échanges. Il remercie tout particulièrement les personnes qui sont intervenues pour la qualité de leurs présentations, leurs propositions et engage les structures porteuses d'actions à se rapprocher de la DREAL pour intervenir lors des prochains comités.

Monsieur le secrétaire général rappelle que le PPA Bouches-du-Rhône est évolutif et demande aux différentes structures de faire émerger de nouvelles actions efficaces afin d'améliorer la qualité de l'air et relever les défis environnementaux à venir. La réglementation évolue avec des normes de plus en plus ambitieuses qui nécessitent le maintien et l'accélération de la dynamique de réduction de la pollution atmosphérique.

Il rappelle aux porteurs d'actions de se mettre en relation avec la DREAL et Atmosud pour définir les données nécessaires à l'évaluation quantitative de leurs actions phares, dans l'objectif de présenter l'évaluation des gains générés par les actions lors des prochains comités. Il est également rappelé aux porteurs d'actions le besoin de transmettre les indicateurs de suivi de leurs actions à la DREAL.

Monsieur le secrétaire général juge ce comité très utile car il a permis de très nombreux échanges et questionnements sur des sujets variés. Il informe enfin les participants que le prochain comité de suivi aura lieu au printemps 2025.

6.Compléments suite au comité

Éléments de réponse apportés par l'ARS sur le règlement sanitaire départemental :

Depuis 1986, les règlements sanitaires départementaux (RSD) ne peuvent être modifiés que par décret en Conseil d'Etat fixant les règles d'hygiène. Le décret abroge alors les parties correspondantes des RSD.

Des groupes de travail ont été menés au niveau national. Des appels à contribution auprès des collectivités avaient été faits, notamment par le Réseau Français des Villes Santé de l'OMS (RfVS).

Ainsi, la partie "Bruit" (titre V) des RSD est devenue caduque à la parution du décret du 5 mai 1988. Les préfets ont alors été invités à prendre des [arrêtés préfectoraux de lutte contre le bruit](#) en "remplacement" des dispositions contenues dans le RSD.

Le Titre VII (hygiène de l'alimentation) est devenu partiellement caduque à la sortie du décret n° 91-409 du 26 avril 1991.

Plus récemment, le décret du 29 juillet 2023 a remplacé les prescriptions ayant le même objet que le titre II des RSD (salubrité de l'habitat).

Mais certaines parties du RSD ne sont pas couvertes par les décrets parus et continuent à s'appliquer. Par exemple, l'article 29.1 du RSD sur l'évacuation des eaux pluviales qui traite du bon entretien des ouvrages d'évacuation (chéneaux, gouttières ...), ainsi que les articles 63 et suivant traitant (sommairement) des rejets des locaux à pollution spécifique.

L'ARS n'a pas connaissance actuellement de document type listant l'ensemble des articles subsistant au sein du RSD (ceux-ci ayant été déclinés localement sur la base d'un RSD type mais avec des changements d'articles suivant les départements).

Questionnements relatifs à l'arrêté brûlage dans le département des Bouches-du-Rhône :

La DDTM Bouches-du-Rhône indique que le travail sur l'arrêté emploi du feu est prévu en fin d'année 2025, pour une approbation envisagée en 2026.