



Objectif 2025

Observations

**en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête
publique du PPA des Bouches-du-Rhône**



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

A. PRÉAMBULE

Éléments réglementaires

L'enquête publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône – Objectif 2025 s'est tenue du 13 septembre au 22 octobre 2021. Le grand public a pu contribuer de manière écrite sur les registres disposés dans 14 communes du territoire couvert par le plan (et les préfectures des Bouches-du-Rhône, du Var et de Vaucluse) ainsi que par l'intermédiaire d'un registre dématérialisé mis en place spécialement pour l'enquête (123 contributions). Le grand public a également pu échanger avec la commission d'enquête lors de 36 permanences réalisées sur le territoire.

Conformément à l'arrêté inter préfectoral du 3 août 2021, la commission d'enquête a remis le 8 novembre 2021 un procès-verbal de synthèse de l'enquête publique à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA), responsable du plan.

Selon les dispositions de l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, la DREAL PACA dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations : celles-ci font l'objet du présent document.

Enfin, en accord avec les dispositions de l'article L 123-15 du Code de l'environnement, la commission d'enquête communiquera au plus tard le 7 décembre 2021 son rapport sur le déroulement de l'enquête, les observations recueillies et ses conclusions motivées.

Remarques liminaires sur le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique

Après avoir rappelé les bases légales et l'organisation de l'enquête publique du Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône, le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique présente de manière exhaustive l'ensemble des avis des personnes publiques associées (CODERST, Autorité environnementale, Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, collectivités) et des contributions recueillies lors de l'enquête publique. Le procès verbal ne comporte pas de synthèse ou d'analyse de ces contributions, sa dernière partie recense les questions de compréhension du dossier qui n'ont pu être abordées lors de la réunion de préparation de l'enquête tenue entre la commission d'enquête et la DREAL PACA le 3 septembre 2021.

La DREAL se félicite des nombreuses contributions qui abordent la diversité des secteurs d'émissions et actions prévues au PPA. Afin que le présent mémoire soit synthétique et intelligible, celui-ci adopte une présentation selon certains grands domaines du plan d'action du PPA (transports maritime, terrestre, industrie, biomasse/agriculture, mobilisation des partenaires et des citoyens et amélioration de la connaissance). Pour chaque domaine abordé lors de l'enquête publique, les principaux sujets mentionnés dans les contributions sont rappelés et la DREAL indique ses observations, en apportant le cas échéant des éléments de réponses aux questions de la commission d'enquête.

Ainsi, même si certaines questions ne relèvent pas directement de l'objet du PPA ou des compétences de l'État, la DREAL s'est efforcée d'apporter les éléments les plus précis possibles. Ceux-ci sont détaillés dans les pages suivantes et aideront la commission d'enquête dans la formulation de son rapport d'enquête et ses conclusions motivées sur le plan.

B. Observations de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

(1) Questions relatives à l'exercice PPA

L'association les Amis de la Terre et la commission d'enquête souhaitent avoir des informations sur les mesures mises en œuvre depuis l'application du PPA de 2013 et l'évaluation de leurs effets, notamment en matière de dépassements des différents seuils entre 2013 et 2019. La commission d'enquête s'interroge également sur l'articulation entre le PPA, et les autres planifications portées par les collectivités, notamment le plan climat air énergie de la métropole Aix-Marseille Provence (PCAEM) et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Enfin, un certain nombre de contributions concernent de manière générale les garanties de réalisation des actions notamment via les contraintes pouvant être opérées sur les porteurs d'actions et donc, de manière spécifique, l'opposabilité du plan révisé.

Evaluation des actions des PPA et de leurs effets sur la qualité de l'air

L'association les Amis de la Terre demande notamment la représentation cartographique des dépassements de seuils liés aux différents polluants entre 2013 et 2019. La DREAL rappelle qu'une évaluation des effets du PPA 2013 sur la qualité de l'air a été publiée par AtmoSud en 2018, ce qui a motivé le lancement de sa révision. Par ailleurs, les travaux du PPA, ainsi que ses documents d'évaluation (évaluation environnementale et évaluation du PPA révisé par AtmoSud), se sont employés à caractériser les évolutions en matière de qualité de l'air (concentrations, populations exposées à des dépassements...) sur les dernières années.

La demande de l'association les Amis de la Terre ne semble pas apporter des éléments utiles au diagnostic, la DREAL souhaite davantage proposer que les capacités d'analyse d'AtmoSud soient dirigées vers l'amélioration des connaissances sur l'ozone et des analyses du territoire au regard des nouvelles valeurs recommandées par l'OMS.

De plus, l'association les Amis de la Terre indique dans sa contribution que l'évaluation des impacts, sur le plan quantitatif, action par action, n'est pas intégrée au dossier. La DREAL rappelle que le document AtmoSud, joint au dossier d'enquête publique, intitulé « Evaluation du PPA des Bouches-du-Rhône, Février 2021 », présente de manière précise l'évaluation des actions du PPA, et notamment les hypothèses de calcul utilisées.

Articulation entre les planifications air et énergie

Le Code de l'environnement fixe les rapports de compatibilité et de prise en compte qui doivent être respectés entre SRADDET, PCAET et PPA d'un territoire. Ces documents, chacun à leur niveau, fixent des objectifs en matière de qualité de l'air. L'analyse de ces objectifs et de la bonne articulation entre les différents plans est présentée de manière détaillée dans la partie C.7.2 (page 55 et suivantes) de l'évaluation environnementale du PPA des Bouches-du-Rhône.

Aux fins de comparaison, il est important de rappeler que le SRADDET vise un objectif plus long terme que le PPA et définit des objectifs régionaux sans prévoir de déclinaison territoriale selon les leviers des territoires. De plus le PPA, de par son suivi très rapproché, a vocation à être évolutif et intégrer de nouvelles actions au fil du temps, ce qui permettra de le rapprocher encore plus des objectifs du SRADDET.

Opposabilité du PPA

Le PPA fera l'objet d'un arrêté préfectoral d'approbation, suite à la modification du dossier à l'issue de l'enquête publique. Cet arrêté préfectoral intégrera en annexe les documents programmatiques du dossier PPA, c'est-à-dire le document « PPA – Objectifs 2025 » ainsi que le recueil des Fiches-Actions.

L'article R. 222-18 du Code de l'environnement précise que « *le plan de protection de l'atmosphère établit la liste des mesures pouvant être prises en application de la présente section par les autorités administratives en fonction de leurs compétences respectives et précise les textes sur le fondement desquels elles interviennent. Il recense également les mesures qui ne relèvent pas des autorités administratives mais qui ont un effet sur la qualité de l'air.* »

Des mesures temporaires ou permanentes, destinées à réduire les émissions de polluants atmosphériques pourront donc être prises par les différentes autorités administratives compétentes. En ce qui concerne l'État, au-delà des actions de contrôle prévues dans le plan d'action du PPA (carburants des navires, mise en œuvre du futur arrêté APU pour les aéronefs, abaissement permanent des vitesses sur le réseau routier structurant, lutte contre la fraude à l'AD blue pour les poids lourds...), il est attendu des actions d'encadrement réglementaire notamment pour l'emploi du feu, les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les mesures d'urgence liées aux épisodes de pollution... Il est par ailleurs à noter que le législateur engage de plus en plus fortement les collectivités dans la réalisation d'actions en faveur de la qualité de l'air (ZFE-m, Plan d'amélioration de la qualité de l'air des PCAET...).

Pour autant, les actions volontaires intégrées au PPA et portées par les partenaires, notamment les collectivités territoriales et les opérateurs économiques, ne peuvent faire l'objet de contrôle au titre du PPA ni de sanction en cas de non-réalisation. En effet, le PPA se doit notamment de respecter la libre administration des collectivités territoriales.

(2) Valeurs et connaissances associées aux polluants

De très nombreuses contributions du grand public ou de comités d'intérêts de quartier de Marseille (CIQ) ont dénoncé le caractère caduc du PPA ne se fixant des objectifs que par rapport aux valeurs recommandées de l'OMS de 2005, et non aux valeurs venant d'être publiées par l'organisme le 22 septembre 2021. Par ailleurs, les associations et la commission d'enquête questionnent l'absence d'objectifs et de modélisation pour l'ozone.

Valeurs recommandées par l'OMS

Le PPA s'est fondé sur les connaissances disponibles lors de son élaboration et notamment lors de sa rédaction, courant 2020. Bien que ces valeurs ne soient pas contraignantes réglementairement, il se fixait d'ailleurs l'objectif de se rapprocher au maximum des valeurs recommandées par l'OMS (2005) pour les PM10 et PM2,5 à l'horizon 2025. Son évaluation a d'ailleurs démontré qu'il permettait de baisser significativement les populations exposées au dépassement de ces valeurs.

La définition au 22 septembre 2021 de nouvelles valeurs bien plus basses par l'OMS (division par 4 pour les NOx, par 2 pour les PM2,5...) va permettre de renforcer les politiques publiques en matière de qualité de l'air. En effet, ces nouvelles valeurs devraient fortement inspirer la commission européenne dans son projet de future révision de la directive pour la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (2008/50/CE), puis les futures réglementations nationales.

Afin d'assurer une transparence sur les valeurs de l'OMS, le projet de PPA sera modifié afin de bien distinguer les anciennes valeurs OMS (2005) sur lesquelles les évaluations du PPA ont été menées, et les nouvelles qui représentent désormais la cible à atteindre. Ces nouvelles valeurs et leurs valeurs intermédiaires de réalisation constitueront bien entendu, à côté des valeurs limites réglementaires, des points de comparaison tout au long du suivi du PPA. La définition de ces nouvelles valeurs renforce d'autant plus le caractère évolutif du PPA, qui devra, année après année, en fonction des conclusions du suivi, prévoir de nouvelles actions afin de tendre vers ces valeurs ambitieuses.

Ozone

Comme rappelé dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, la modélisation à 2025 des concentrations en ozone n'a pas été réalisée, l'utilisation de modèles de chimie nécessitant des temps importants de calcul et d'analyse étant incompatible avec les enjeux d'avancement de la révision du PPA. Surtout, sur la base du constat effectué sur les dernières années (concentrations de fond en ozone restent stables, voire augmentent alors que les émissions des précurseurs diminuent significativement), il apparaît que les enjeux d'approfondissement des connaissances sont ailleurs que dans la modélisation prédictive des concentrations. La DREAL et AtmoSud souhaitent donc développer des travaux sur les mécanismes de production et de transfert d'ozone au niveau local. Pour ce faire, la DREAL a soutenu financièrement (30 000 €) AtmoSud ainsi qu'un partenaire associatif (aire toulonnaise) sur le sujet au second semestre 2021.

AtmoSud a donc réalisé une étude de l'évolution des niveaux d'ozone en région permettant d'affiner la connaissance sur ses précurseurs afin d'identifier d'éventuelles actions complémentaires à celles du PPA pour les réduire et proposer des perspectives. Cette étude sera bientôt en ligne.

Il est prévu d'étudier la possibilité d'aller encore plus loin dans l'analyse des précurseurs de l'ozone (notamment les COV industriels) et d'étudier la faisabilité d'objectiver la part d'ozone transfrontalier courant 2022.

(3) Transport maritime

Secteur d'activité important en termes d'émissions et emblématique à proximité de la zone urbaine dense, de nombreuses contributions concernent les émissions liées aux activités maritimes (ferries, croisière, réparation navale), notamment au niveau des bassins Est (Marseille) du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Les questions d'électrifications à quai des navires et des contrôles réglementaires sont notamment abordées.

Électrification des quais

Il est à rappeler premièrement que l'État s'engage auprès des partenaires de terrain sur ce sujet (GPMM, armateurs). En effet, dans le cadre du plan relance portuaire, l'État a inscrit dans le contrat d'avenir État-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. Ces subventions viennent compléter les importants financements mis en œuvre par le GPMM et la Région Sud pour l'électrification des quais. L'ADEME a apporté également ses financements pour les équipements permettant la

connexion électrique au niveau des ferries corses et a attribué une subvention en 2020 pour l'opérateur Algérie Ferries.

Il n'en demeure pas moins que de nombreuses contributions (particuliers, CIQ, associations) relèvent qu'aucun objectif calendaire n'est fixé dans le PPA quant à l'électrification des formes de réparation navale (notamment n° 10) des bassins Est du GPMM. La DREAL confirme qu'aucun calendrier ne lui a effectivement été communiqué jusqu'alors. 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, que cela soit au niveau des formes de réparation navale ou du môle croisière. 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 souhaitable à cette interface Ville-Port. Le groupe de travail lancé par AtmoSud courant octobre 2021 pour affiner les émissions et mieux suivre au fil de l'eau l'impact des actions menées (électrification à quai...), avec la participation des armateurs et des autorités portuaires, permettra de suivre au plus près les émissions du secteur maritime.

Par ailleurs l'association Les Amis de la Terre s'interroge sur la réalité du libellé de l'objectif de l'action n°1 relative au déploiement des connexions électriques des navires à quai : « *Devenir le premier port de Méditerranée 100 % électrique pour les navires de passagers d'ici 2025* ». La DREAL reconnaît que cette formulation peut être trompeuse dans le sens où l'ensemble des escales de navires de passagers ne pourront être électrifiées à cet horizon, elle modifiera donc la fiche-action en supprimant cette mention.

Enfin, certaines contributions rappellent la part prépondérante des émissions maritimes sur les bassins ouest (Fos-sur-Mer), liée au transport de marchandises et de produits énergétiques. Il est à rappeler que le PPA prévoit des actions, notamment sur l'avitaillement GNL au niveau des terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer, et que le chantier d'approfondissement des connaissances mené par AtmoSud pour la meilleure évaluation des émissions du secteur a pour objectif de concerner dans un deuxième temps ce type de navires.

Contrôles

A fin novembre 2021, les contrôles relatifs à la teneur en soufre des carburants marins, confiés à la direction interrégionale de la mer Méditerranée (DIRM MED), sont réalisés suivant le planning établi. Les objectifs de 219 contrôles SOx dont 65 analyses d'échantillon en laboratoire agréé à l'échelle de la façade seront atteints. A ce jour, aucun contrôle n'a révélé d'écart tant sur l'usage d'un combustible avec un taux de soufre inférieur à 0,1 % à quai (directive 2016/802 UE) qu'inférieur à 0,5 % en navigation (annexe VI convention MARPOL).

Concernant les perspectives 2022, l'interdiction des scrubbers à boucle ouverte pour les navires au 1^{er} janvier 2022 (modulo certaines dérogations provisoires pour certains navires de Corsica Linéa) sera l'occasion de renforcer le contrôle à quai.

Par ailleurs, différents outils en réflexion vont permettre d'augmenter davantage l'efficacité des activités de contrôle.

le Centre de Sécurité des Navires (CSN) PACA Corse s'est doté d'un spectromètre pour l'analyse à bord d'échantillons de combustible qui permettra en 2022 d'assurer des pré-analyses et d'optimiser le ciblage des échantillons envoyés en laboratoire.

La DIRM MED étudie actuellement, en collaboration avec l'administration centrale, un projet

d'expérimentation d'usage d'un drone renifleur de l'EMSA afin d'assurer un ciblage des navires en mer notamment aux approches du Marseille/Fos. Cette expérimentation pilotée par la DIRM MED serait envisagée au cours du second semestre 2022.

Concernant la zone ECA MED, les travaux se poursuivent et la prochaine COP 22 de la conférence de Barcelone en décembre 2021 devrait aboutir à l'entrée en vigueur de la zone SECA MED au 1^{er} janvier 2025. Par la suite, la zone NECA MED devrait également voir le jour dans un second temps.

(4) Transports terrestres

Du fait de leur contribution importante dans les émissions de polluants atmosphériques, les transports routiers ont fait l'objet de nombreuses contributions. L'enjeu de bonne mise en œuvre des projets de transport en commun, notamment prévus au sein du plan de déplacement urbain de la métropole Aix-Marseille Provence, a été abondamment rappelé dans les contributions des associations. Les mêmes attentes ont été formulées quant à l'accélération de la mise en œuvre d'aménagements cyclables. De plus, l'association Les Amis de la Terre questionne le calendrier de mise en œuvre et les restrictions applicables à la future ZFE-m du centre-ville de Marseille.

Les éléments suivants ont vocation à présenter une situation à date des accompagnements financiers de l'État mobilisés pour le développement des aménagements cyclables et des transports en commun.

Appels à projets nationaux relatifs aux aménagements cyclables

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dix projets ont été lauréats (certains avec réserves) de l'appel à projet national "continuités cyclables" de 2020. Parmi ceux-ci, deux projets sont situés dans les Bouches-du-Rhône :

- 1) une piste cyclable en franchissement de l'A51 dans le prolongement de la RD9, sous maîtrise d'ouvrage de la ville d'Aix-en-Provence (948 000 € de subvention),
- 2) à Vitrolles, la requalification du boulevard Marcel Pagnol (660 000 €, sous réserve de modification de l'aménagement).

En 2022, d'autres projets de pistes cyclables pourront bénéficier de l'enveloppe du plan de relance pour le développement des modes actifs (7,5 M€ dans la région). Par ailleurs, toujours dans le cadre du plan de relance, une enveloppe de 5 M€ est consacrée à la sécurisation du stationnement vélo en gare dans la région.

Appels à projets nationaux relatifs aux transports en commun

Compte tenu de l'annonce du Président de la République d'un soutien exceptionnel aux projets de transport en commun en site propre de la métropole Aix-Marseille-Provence, conditionné par des réformes dans son organisation, les projets de la métropole ne sont plus concernés par l'appel à projets national pour les transports en commun en site propre (doté de 450 M€ hors Ile-de-France). Environ 250 millions d'euros de subventions et 750 millions d'euros d'avances remboursables ont été inscrits au projet de loi de finances pour 2022 en vue de la réalisation de

ces projets. Leur liste fait l'objet d'échanges entre les services de l'Etat et la métropole. Elle comporte une dizaine de projets qui correspondent aux projets qui avaient été déposés par la métropole dans le cadre de l'appel à projets national, dont le projet Valtram, rappelé dans la contribution de la commune de Roquevaire. Dans l'examen des projets, les services de l'Etat accorderont une priorité aux projets qui désenclavent les quartiers nord de Marseille.

ZFE-m du centre-ville de Marseille

Le Préfet et les services de l'État, par courrier ou lors des différentes instances de gouvernance liées à la préfiguration de la ZFE, ont toujours rappelé l'enjeu de mise en œuvre rapide du projet, afin de réduire les émissions en centre-ville urbain dense, et de respecter les dispositions de Loi d'orientation des mobilités (LOM) n° 2019-1428 du 24 décembre 2019. La crise sanitaire, ainsi que des difficultés de gouvernance locale suite à la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (LCR), occasionne un retard important pour cette mise en œuvre. La DREAL rappelle cependant que la LCR fixe des objectifs réglementaires précis pour les ZFE-m liés aux territoires en dépassement des valeurs limites (dont fait partie la ZFE du centre-ville de Marseille), celles-ci devront :

- concerner les véhicules légers ;
- prévoir a minima les restrictions de circulation suivantes :
 - interdiction des vignettes crit'air 5 au 1^{er} janvier 2023 ;
 - interdiction des vignettes crit'air 4 au 1^{er} janvier 2024 ;
 - interdiction des vignettes crit'air 3 au 1^{er} janvier 2025.

Il est à noter que l'évaluation des effets de la ZFE-m, réalisée par AtmoSud, et contribuant de manière significative à la définition des objectifs du PPA, repose sur des hypothèses pleinement compatibles avec les obligations de la LCR.

L'association Les Amis de la Terre questionne par ailleurs l'avancement de l'étude d'opportunité de diminution des vitesses sur certains tronçons du réseau autoroutier structurant, sous pilotage des services déconcentrés de l'État. Il est rappelé que des sections du réseau autoroutier structurant d'agglomération ont, d'ores-et-déjà, fait l'objet d'un abaissement des vitesses réglementaires à 90 km/h : ensemble des entrées autoroutières de Marseille, A7 entre Marseille et Septèmes-les-Vallons, A51 entre Septèmes-les-Vallons et Aix-en-Provence, A50 entre Marseille et Aubagne, et A55 entre Marseille et le tunnel des Treize Vents en 2012, traversée urbaine d'Aix-en-Provence sur l'A8 en 2019. La présente étude a donc pour objet de continuer la démarche sur des sections à enjeux qui n'ont pas encore été traitées. L'étude a bien débuté en 2021, le diagnostic a été produit par Atmosud et l'évaluation des mesures envisageables sera conduite dans les prochains mois.

(5) Industrie

L'industrie est un marqueur fort du territoire, notamment sur le pourtour de l'étang de Berre, elle est à l'origine d'une part importante des contributions aux émissions de polluants atmosphériques. La situation locale autour de la cimenterie Lafarge-Holcim de Bouc-Bel-Air a fait l'objet de très nombreuses contributions, d'élus, de particuliers, et d'associations. Par ailleurs, des questions portent également sur l'encadrement réglementaire du site industriel Fibre excellence Provence.

Installation Lafarge-Holcim à Bouc-Bel-Air

Les éléments suivants peuvent être rappelés en réponse aux très nombreuses contributions sur les nuisances associées au site Lafarge-Holcim de Bouc-Bel-Air. Suite à l'inspection des services de la DREAL, des prescriptions complémentaires ont fait l'objet d'arrêtés préfectoraux, en date du 10 mars 2021.

Le préfet, suite à l'inspection du 28 mai 2020, a pris deux arrêtés préfectoraux :

1/ un arrêté préfectoral de mise en demeure visant le respect, pour le paramètre des poussières totales sur les émissions du four 2 :

- de la valeur limite d'émission moyenne journalière à 20 mg/Nm^3 ;
- de la valeur limite d'émission de 150 mg/Nm^3 exprimée en moyenne sur une demi-heure ;
- du cumul annuel des dépassements des valeurs semi-horaires.

2/ un arrêté préfectoral complémentaire visant à :

- préciser les attendus de la surveillance environnementale autour du site, notamment par le biais d'un programme de surveillance intégrant une ou plusieurs campagnes de mesures en dynamique, représentatives des conditions météorologiques sur une année, depuis confiée à AtmoSud ;
- reprendre l'engagement de l'exploitant à remplacer l'électro-filtre en amont de la cheminée du four 2 par un filtre à manches ou tout autre dispositif ayant une efficacité équivalente ou supérieure au filtre à manche. Ce nouveau filtre sera installé lors de la phase de travaux de l'usine qui débute d'ici fin décembre 2021 et devra être opérationnel pour tout démarrage et fonctionnement du four 2 après le 1er janvier 2022 ;
- transmettre au préfet les porter à connaissance et rapports relatifs à :
 - l'introduction d'un fuel à basse teneur en soufre en substitution du coke de pétrole, à l'échéance de novembre 2021 ;
 - la substitution d'une partie des argiles souffrées provenant des gisements de carrière par la valorisation de terres recyclées, à l'échéance de juillet 2021 ;
 - le développement des études associées à la réduction des émissions de SO_2 par l'injection de chaux dans les deux fours.

Plus généralement, un rapport complet de l'ensemble des solutions visant à réduire les émissions atmosphériques du site avec une proposition de planning de réalisation associé devra être transmis au Préfet au 31 décembre 2021.

Fibre excellence Provence

Fibre excellence Provence a fait l'objet d'un changement d'exploitant. Les services de la DREAL poursuivent l'examen réglementaire du dossier de réexamen de conformité vis à vis de la directive sur les émissions industrielles. Une fois complété, le dossier sera soumis à consultation publique. A l'issue de l'instruction de ce dossier, un nouvel arrêté préfectoral encadrera les valeurs limites de rejet de l'usine.

Suivi des émissions industrielles

Pour rappel, le Registre français des émissions polluantes (IREP) est un inventaire national :

- des substances chimiques et/ou des polluants potentiellement dangereux rejetés dans l'air, l'eau et le sol ;
- de la production et du traitement des déchets dangereux et non dangereux.

Il correspond à un système de collecte ainsi que de diffusion d'informations sur les rejets dans l'environnement et les transferts de substances dangereuses à partir d'installations industrielles et autres. Il permet notamment de suivre les émissions de NOx et SOx relatives aux sites industriels des Bouches-du-Rhône, comme demandé par l'association Les Amis de la Terre.

(6) Biomasse agriculture

Un certain nombre de contributions de particuliers, de CIQ ou d'associations demandent à ce qu'une action forte soit menée sur la réduction des dérogations associées au brûlage des déchets verts. Il est à rappeler que le brûlage des déchets de jardin des particuliers est strictement interdit, et qu'il s'agit sur ce point d'imposer un changement des pratiques, notamment via des actions de sensibilisation ou de nouveaux services mis en œuvre par les collectivités (compostage, service de broyage...), et un contrôle accru. Par ailleurs, certaines situations de brûlage font l'objet de dérogations (résidus des obligations légales de débroussaillage, sous-produits agricoles, gestion forestière), la révision de l'arrêté relatif à l'emploi du feu est de réserver ces dérogations aux cas strictement indispensables.

Révision de l'arrêté relatif à l'emploi du feu

Un groupe de travail réunissant les principaux acteurs du sujet (collectivités, communes forestières, chambre d'agriculture, SDIS, ONF, ADEME...) s'est réuni à l'initiative de la direction départementale des territoires et de la mer des Bouches-du-Rhône le 16 novembre 2021. Il a pu lancer les travaux en partageant des éléments de diagnostic et le positionnement des parties prenantes sur les différents secteurs bénéficiant de dérogations. Il a notamment été abordé l'intérêt de pouvoir disposer d'outils permettant aux particuliers d'auto-déclarer leur activité de brûlage des déchets verts, en identifiant le critère dérogatoire dans lequel ils s'inscrivent. Cela permettrait au grand public de questionner sa pratique du brûlage (au sens réglementaire notamment), et également de pouvoir constituer un outil utile aux services de police réalisant les contrôles. La DREAL PACA a apporté un financement spécifique (3 000 €) à l'association FNE PACA pour le développement d'un tel outil courant 2022.

(7) Surveillance de la qualité de l'air

La commission d'enquête questionne notamment la DREAL sur le réseau de surveillance déployé par AtmoSud et les principes qui président à sa bonne représentation de la qualité de l'air sur le département. De plus, les nombreuses contributions relatives à la cimenterie Lafarge-Holcim de Bouc-Bel-Air (particuliers, associations, élus) demandent la mise en œuvre d'une station de mesure

fixe d'AtmoSud à proximité du site. Enfin, de nombreux commentaires relatifs aux activités maritimes à Marseille questionnent la bonne surveillance des émissions liées à ces activités.

Organisation du dispositif de surveillance

La réglementation européenne transcrite en droit français fixe un certain nombre de mesures obligatoires selon le polluant considéré, la zone administrative de surveillance (ZAS) et répondant à certains critères de typologie de site. Les critères d'implantation de ces sites ainsi que leur nombre en fonction des polluants sont précisés dans l'annexe 4 de l'arrêté du 16 avril 2021 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant.

Ainsi, sur la zone du PPA des Bouches-du-Rhône, qui comprend deux ZAS (la ZAS agglomération d'Aix Marseille et la ZAS Régionale), il existe 25 stations permanentes de mesures (24 sur la ZAG et une sur la ZR à Arles) avec au total 85 mesures de polluants.

Parmi ces mesures, 19 sont réglementaires et le reste est mis en place dans le cadre d'une surveillance additionnelle déployée par AtmoSud et financée par les différents partenaires en fonction des besoins et enjeux du territoire.

La plupart des stations sur la zone industrielle de l'Etang de Berre fait partie de cette surveillance additionnelle déployée dans le cadre du programme industriel d'AtmoSud et auquel les industriels, les collectivités dont la région et l'Etat participent.

Des analyseurs complémentaires de COV et de PUF sont en cours de déploiement sur le territoire :

<https://www.atmosud.org/actualite/les-particules-ultrafines-sous-haute-surveillance>

D'autres mesures temporaires (industrie, trafic routier, zones d'aménagement...) sont aussi réalisées pour apporter un diagnostic territorial local plus spécifique.

Surveillance du site industriel Lafarge-Holcim de Bouc-Bel-Air

Une campagne de mesure est actuellement menée par AtmoSud dans les communes voisines de cet établissement industriel afin d'objectiver la situation de nuisances observées sur le terrain. Cette campagne de surveillance se terminera fin décembre 2021 et un rapport sera rendu sur les observations et sur des préconisations en matière de surveillance. A ce stade de la campagne d'observation, AtmoSud confirme la problématique de nuisances olfactives en lien avec les rejets de cette source industrielle, notamment en période estivale pour des quartiers de Bouc-Bel-Air qui se trouvent sous les vents de cette source, durant les après-midi par régime de brises de mer. Concernant les niveaux de polluants observés durant la séquence de mesure estivale (été 2021), aucun dépassement de seuils n'a été enregistré pour l'ensemble des composés mesurés. Le soufre est le composé majoritairement observé dans le panache du site industriel, il est également le composé qui définit les gênes olfactives perçues par les citoyens.

Concernant le sujet d'une éventuelle mise en place d'un dispositif de surveillance dans les environs de cette source industrielle, il faut avant toute chose poursuivre la séquence de surveillance en période hivernale et à la lecture des résultats des observations évaluer l'intérêt d'un dispositif et définir ses caractéristiques. S'il s'avérait nécessaire de prolonger la campagne de mesure ou si la volonté d'installer un site pérenne se confirmait au vu des résultats, il faudrait définir précisément les moyens techniques et humains à déployer et trouver les financements correspondants.

Fiche étude et bulletins hebdomadaires de la campagne disponibles sur Internet : <https://www.atmosud.org/fiche-etude/dispositif-de-surveillance-autour-de-lusine-lafarge-bouc-bel-air-2021>

Surveillance des activités maritimes à Marseille

AtmoSud a mis en place un important programme de surveillance de la qualité de l'air autour des ports de la région. La synthèse de ce programme et de toutes les actions mises en œuvre, y compris la campagne de mesure à Mourepiane en 2018 est disponible sur Internet :

https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/200511_synthese_travaux_ports_2018.pdf

Durant l'été 2021, le projet SCIPPER a mis en œuvre une campagne d'observations intensive autour du port de Marseille pour mieux connaître la contribution des navires à la pollution de l'air. Des moyens importants ont été mobilisés tels qu'un navire d'observation, des drones renifleurs, des laboratoires mobiles, des micro-capteurs ...

Les actions suivantes sont identifiées par AtmoSud comme des leviers pour approfondir les connaissances sur les impacts des activités maritimes. Leur mise en œuvre devra être décidée par la gouvernance d'AtmoSud et elles devront être spécifiquement financées :

- Analyse de l'impact de l'activité maritime et portuaire au niveau du bassin ouest du GPMM (zone industrialo-portuaire de Fos) – en réflexion ;
- Analyse de l'impact de l'activité portuaire au niveau du bassin est du GPMM, notamment au niveau des formes et spécifiquement de la forme 10 – en réflexion.

Afin de rendre encore plus robustes les évaluations d'émissions liées au transport maritime, une collaboration a été engagée entre AtmoSud et les acteurs portuaires de la région pour améliorer les données d'information sur les navires et affiner les émissions et le suivi au fil de l'eau de l'impact des actions en cours comme l'électrification à quai. Ce travail a été lancé lors d'un premier GT organisé par AtmoSud courant octobre 2021 avec la région, l'Etat, différents armateurs et les collectivités gestionnaires des ports.

Amélioration des connaissances liées à la qualité de l'air au niveau des tunnels urbains

AtmoSud, en collaboration avec la Société de la Rocade L2 (SRL2), le Centre d'Etudes des TUNnels (CETU) et la Direction Interdépartementale des Routes MEDiterranée (DIRMED) a mis en place, dans le cadre d'une convention avec la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, le projet d'expérimentation BOREE, qui a pour objectif d'observer l'impact de la ventilation dans les tunnels sur les niveaux de pollution aux têtes de tunnel, et par conséquent sur l'exposition des populations les plus concernées.

Des mesures d'oxydes d'azote ont été réalisées à l'aide d'une station fixe : « Kaddouz » et de huit micro-capteurs, dont un directement au niveau de la voie, à la sortie du tunnel.

L'impact de l'utilisation de la ventilation sanitaire a été estimé à partir de onze journées tests entre novembre 2019 et février 2020.

Lors de ventilation forcée, le point de mesure sur la voie montre une diminution notable d'environ - 20 à - 30% dès le début de la ventilation sur les cas testés ; cette diminution est plus forte encore au niveau de la mesure dans le tunnel avec - 30 à - 50%.

Au niveau des riverains, la diminution est effective pendant la ventilation mais plus difficile à quantifier ; elle est plus marquée sur les points sous les vents. La concentration reste très liée au nombre de véhicules présents sur les voies.

Les perspectives de suites du projet consisteraient en la réalisation d'analyses plus approfondies du jeu de données plus spécifiquement sur les « capteurs riverains », pour in fine, évaluer la possibilité de proposer des scénarios opérationnels conduisant à l'amélioration de la situation des riverains.