



**Les Amis
de la Terre**

Avis défavorable des Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence concernant le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère .

1. Introduction

Les **Amis de la Terre**, à l'échelle nationale, ont contribué à l'élaboration et au suivi des PPA depuis les premières générations, au début des années 2000, dans l'objectif d'aider les pouvoirs publics à relever le défi de la pollution de l'air dans les grandes agglomérations.

Malheureusement, **nos propositions n'ont pas été écoutées**, et nous n'avons pu que relever l'insuffisance manifeste des PPA successifs, et constaté à posteriori leur inefficacité pour atteindre les seuils réglementaires de pollution de l'air.

Face à cette situation, en raison de l'importance et de l'urgence pour la santé des habitants, nous avons demandé aux juridictions administratives de constater l'insuffisance de ces plans, et d'enjoindre l'État à prendre des mesures plus concrètes et ambitieuses, précises et détaillées.

Le **Conseil d'État**, par jugement du 12 juillet 2017, a ainsi **reconnu l'insuffisance manifeste et l'absence de résultat significatif** de la majorité des Plans de Protection de l'Atmosphère (PPA) de France, dont celui **de l'agglomération marseillaise**, et enjoint l'État à prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les normes de pollution.

Face à l'insuffisance des mesures prises à la suite de ce jugement, les **Amis de la Terre France**, avec d'autres associations, ont à nouveau saisi en 2019 le **Conseil d'État**, qui, par une décision du **10 juillet 2020**, a acté cette insuffisance et donné 6 mois à l'État français pour prendre des mesures vraiment efficaces, soit pour le 10 janvier 2021. Dès lors, le **Conseil d'État**, ayant considéré que les mesures envisagées sont toujours insuffisantes, **a condamné l'État, le 4 août dernier, à verser une première astreinte de 10 millions d'euros.**

Nous rappelons que le **19 novembre 2020, le Conseil d'État** a constaté l'insuffisance des mesures prises pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et donné trois mois au gouvernement pour justifier de mesures permettant de respecter l'échéance de 2025 des engagements résultant de **l'accord de Paris** : les émissions de polluants, notamment dioxyde d'azote (NO₂) et particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et celles de GES sont un seul et même combat, qui appelle des mesures similaires et complémentaires.

Le Conseil d'État est une institution particulièrement rigoureuse, prudente et circonspecte dans ses décisions, lesquelles engagent fortement l'action publique. Par ces récents jugements, il montre qu'il a pris pleinement conscience de la hauteur et de l'urgence des enjeux qui incombent aux décideurs publics concernant les émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Un des principaux arguments du **jugement du 4 août dernier** était que les **nouveaux PPA n'étaient toujours pas adoptés.**

Si la préfecture a lancé la procédure de finalisation du PPA13, le moment est déterminant et historique. **Ce qui est attendu par le Conseil d'État et les associations, c'est un véritable changement d'échelle dans l'action, des mesures courageuses, précises, efficaces à court terme, bénéficiant de financements sûrs, appropriés et suffisants, pour ne pas se retrouver à nouveau sur un constat d'échec dans quelques années. Notre responsabilité à tous est grande.**

Le projet de PPA qui nous est présenté aujourd'hui répond-t-il à ce défi ?

Il convient de préciser que les PPA sont des **documents réalisés par l'État**, mais ils comprennent des mesures dont la mise en œuvre et le financement sont confiés, totalement ou partiellement, à d'autres personnes, publiques ou privées, notamment des collectivités.

C'est ce qui ressort clairement dans le document n°7.2, réponse du Préfet à l'avis de l'autorité environnementale :

« Afin que les documents révisés ne suivent pas les mêmes écueils que la génération précédente, à savoir être considérés comme des plans d'actions ne relevant que de la seule responsabilité du Préfet alors que la majeure partie des leviers importants en matière de réduction d'émissions concernent des compétences des collectivités et d'opérateurs économiques, il a été décidé de placer ces partenaires au centre de la démarche. »

Or, **les PPA ont des obligations de résultat, comme l'a rappelé le Conseil d'État**. Cela signifie que **le préfet** ne peut pas faire porter la réalisation de certaines mesures sur d'autres personnes en se déchargeant de sa responsabilité. Il **doit se donner les moyens de s'assurer que ces mesures sont financées et mises en œuvre**, ce qui n'a pas toujours été le cas dans les précédentes générations de PPA. C'est un point sur lequel il convient d'être particulièrement vigilant sur ce nouveau projet.

En ce qui concerne l'avis de l'autorité environnementale, ce même document n°7.2 comporte un chapitre intitulé *« Remarque liminaire sur l'appréciation générale portée par l'avis de l'Autorité environnementale »*, lequel comporte les **propos** suivants **validés par le Préfet** :

« Sur la forme, la sémantique retenue est particulièrement choquante de la part d'une autorité indépendante. Ainsi, l'emploi de termes excessivement péjoratifs dans l'avis (« calcul fallacieux », « calcul erroné », « trompeur » page 10, « palliatif en vue d'atténuer les différents contentieux en cours » page 26) est fortement regretté. Au-delà de porter un jugement de valeur sur la démarche générale de révision du plan, c'est l'atteinte à la probité de l'évaluation d'Atmosud ainsi qu'à l'engagement de l'ensemble des partenaires dans la démarche et dans la mise en œuvre concrète d'actions qui est inacceptable. »

Les **Amis de la Terre 13/Provence** déplorent vivement ces propos du préfet. Tout d'abord parce que, sur le fond, nous partageons les constats de l'autorité environnementale. Sur la forme, il est particulièrement regrettable que le préfet s'en prenne à une autorité indépendante de la République, qui, comme le Conseil d'État, est un des piliers de l'équilibre des pouvoirs dont peut s'enorgueillir notre démocratie, au lieu d'entendre des critiques qui nous semblent parfaitement justifiées.

En ce qui concerne *« la probité de l'évaluation d'Atmosud »* : Atmosud est une association à laquelle l'État a confié la réalisation et la gestion des mesures sur la qualité de l'air dans la métropole Marseillaise, pour le compte des collectivités et de l'État. Atmosud dispose d'une capacité d'expertise technique importante et reconnue sur toutes les questions relatives à la qualité de l'air, et elle réalise des études, comme c'est le cas pour l'évaluation de l'efficacité du présent PPA. Toutefois, le Conseil d'administration d'Atmosud est composé en grande partie des personnes publiques et privées impliquées dans la conception et la mise en œuvre du présent PPA, et qui sont les principaux financeurs de son fonctionnement. **Les Amis de la Terre 13/Provence auraient préféré que l'évaluation de l'efficacité du PPA soit confiée à une personne totalement indépendante de ses concepteurs et responsables.**

Dans un premier temps nous vous avons écrit afin d'obtenir des réponses aux remarques et questions suivantes :

- Depuis 2013, date du PPA précédent, afin de bien en déterminer l'évolution, nous souhaitons que soient présentées cartographiquement les zones,- pour les NO₂, l'ozone O₃, les dioxyde de soufre SO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5} - où l'état de la pollution en 2013 (date du PPA précédent) et en 2019, des dépassements ont été observés en termes :

- * d'objectifs de qualité;
- * de valeur limite moyenne annuelle ;
- * de seuils recommandés (avec le nombre d'heures)
- * de pics de pollution (nombre d'heures ayant dépassé le seuil d'alerte).

- Pour atteindre les objectifs prévus dans les fiches actions, quel est l'**engagement de l'État** :
 - * sur le plan financier ;
 - * pour développer les contrôles (nombre de contrôles effectués actuellement et nombre de contrôles prévus)
 - * pour faire respecter les engagements des différents partenaires ?
 Constatant que le plan d'action est surtout une valorisation de ce qui est déjà engagé/envisagé par les acteurs locaux, quel est alors finalement le rôle de l'État ?
 - * en ce qui concerne les autorisations préfectorales délivrées : nous demandons qu'un **bilan soit fait pour toutes les autorisations préfectorales délivrées depuis juillet 2020 (industrie, urbanisme, déplacements) montrant, pour chacun des polluants suscités, les quantités annuelles rejetées et réduites permises par ces autorisations.**

- Il serait souhaitable qu'une hiérarchie des différentes actions, notamment celles à fort impact, soit mise en évidence.

- Si les fiches du plan d'action indiquent en règle générale que les objectifs sont de diminuer les pollutions, l'évaluation des impacts, sur le plan quantitatif, action par action, n'est pas transmise ?

- Quelles garanties de réalisation des actions importantes, sur le plan financier notamment, peuvent être apportées par les acteurs locaux et l'État ?

- Quels pouvoirs aura le comité de pilotage mentionné ?

Pourquoi le mouvement associatif est-il toujours quasiment exclu du processus et n'est-il pas partenaire dans chacune des actions proposées ?

Le lien entre amélioration de la qualité de l'air et la réduction des GES devrait être pris en compte dans les impacts des actions pour rendre plus pertinent leur priorisation. Cela permettrait d'identifier celles qui ont un double impact et justifier d'autant plus de les mener au plus vite.

Le Conseil d'État montre qu'il y a obligation de résultat et non pas une seule obligation de moyens et nous ne trouvons cette logique dans le plan présenté.

Aussi nous ne pouvons et devons pas oublier que **l'impact de la pollution atmosphérique est réel, estimé à 2500 décès anticipés/an pour la seule agglomération Marseillaise.**

D'ailleurs, l'OMS vient de publier de nouvelles recommandations pour lesquelles les données prises en compte par le PPA sont largement dépassées : ainsi, comme le montre le tableau, la part de population exposée au dioxyde d'azote passe de 1,5 % à 92 % !

	Seuil OMS 2005	Seuil OMS 2021
NO2	1,5 %	92 %
PM 2,5	22 %	100 %
PM 10	22 %	92 %

Le dossier d'enquête publique du PPA est composé de 10 documents dont le plus important est le document 4.2 qui détaille le contenu de chacune des 53 actions. Notre analyse portera donc principalement sur ce document, cœur du dispositif, et sur le document 4.3 qui est l'évaluation de l'efficacité du PPA, et dans lequel on peut trouver certaines précisions sur le contenu des 53 actions.

Nota : - Observation générale sur les indicateurs de suivi : Chaque mesure est assortie d'indicateurs de suivi. Ce sont des éléments intéressants, mais il serait nécessaire qu'ils soient assortis de la valeur « avant PPA et « objectif 2025 » afin de faciliter la lecture et la future évaluation de la mise en œuvre.

- *Tous les éléments en italique sont des citations extraites des documents de l'enquête* et **nos propositions et interrogations sont inscrites en gras.**

2. Analyse des actions présentées au PPA.

La présentation ci-dessous, tout en gardant pour la facilité de la lecture la numérotation des actions présentées dans le PPA, permet de mettre en évidence les mesures selon leur importance et le degré d'implication de l'État:

- a) Les actions qui semblent être les plus importantes en ce qui concerne la réduction de la pollution ;
- b) Les actions où l'État doit s'impliquer directement ;
- c) Les actions non réalisées par l'État qui doit exercer un contrôle ;
- d) Les actions qui n'ont aucune incidence en ce qui concerne la réduction des pollutions

a) Actions qui semblent être les plus importantes pour la réduction des pollutions

Action 1. Déployer les connexions électriques des navires à quai

Le port borde une partie importante de la ville de Marseille, à proximité immédiate des quartiers d'habitation. Le trafic des marchandises s'est largement déporté dans la zone de l'étang de Berre et du delta du Rhône, mais le port de Marseille reçoit un important trafic de transport de personnes, que ce soit de voyageurs ou de croisiéristes en escale, ces derniers en forte augmentation ces dernières années. Les bateaux qui stationnent à quai font tourner leurs moteurs, souvent très polluants, pour leur alimentation en électricité, laquelle peut être très importante lorsqu'il s'agit de bateaux de croisières qui sont souvent de véritables villes flottantes de 8000 personnes pour les plus gros.

Cette pollution, réelle et visible, a ému à juste titre nos concitoyens ces dernières années, et contribue significativement à dégrader la qualité de l'air dans certains quartiers.

Le raccordement de ces bateaux au réseau électrique terrestre est donc une mesure importante et attendue par les citoyens. Nous entrerons donc en détail sur l'analyse de cette mesure :

« Objectifs, résultats attendus :

- Devenir le premier port de Méditerranée 100% électrique pour les navires de passagers d'ici 2025
- Poursuite des travaux d'électrification des quais d'ici 2025 »

A la lecture de cette annonce forte, les marseillais peuvent imaginer que tous les bateaux transportant des personnes seront raccordés, notamment les bateaux de croisière.

Or, la suite du document permet de comprendre qu'il n'en est rien : ces 100 % ne concerneraient que les ferrys pour la Corse, donc une très faible proportion des émissions de la totalité des navires stationnant à quai. **La rédaction de cet objectif est donc trompeuse.**

Pour les autres navires (ferrys « internationaux » et bateaux de croisière), les objectifs sont détaillés ainsi :

« Terminal international Cap Janet : connecter au moins deux ferries internationaux supplémentaires

d'ici fin 2022 (soit environ 2 000 heures d'escale concernées). »

« Môle croisière : permettre la connexion électrique de deux navires en simultané d'ici 2025 (environ 2000 heures d'escale concernées).

« Quais réparation navale : objectif GPMM à définir »

Cette rédaction ne donne pas d'élément précis sur la réduction de ce que représentent ces travaux en pourcentage de connexion par rapport à l'existant ou aux besoins futurs.

Le dossier d'enquête publique comporte également un Document d'évaluation de l'efficacité du PPA, réalisé par Atmosud, qui est davantage explicite (page 37) sur la réalité de cette mesure 1 :

	2019 nombre d'escales totales	2025 nombre d'escales électrifiés ou au GNL
Données sur le nombre d'escales fourni et du nombre de navires connectés en 2025	1100 ferries Corse 450 ferries internationaux 500 paquebots croisières 200 réparations*	800 ferries Corse connectés** 200 ferries internationaux connectés 200 paquebots croisières connectés 200 réparations* 200 hivernages* au GNL

On voit donc dans ce document que l'on est bien loin du 100 % raccordement électrique annoncé comme objectif de l'action. D'autant que, dans ce tableau, c'est le nombre d'escales qui est mentionné, mais pas la taille du bateau ni la durée de l'escale. Or il est vraisemblable qu'un paquebot de croisière de plus de 300 mètres et de plus de 5000 passagers qui reste quelques jours à quai avec toute sa vie à bord, consomme considérablement plus d'électricité qu'un ferry pour la Corse entre deux chargements de passagers. Ce tableau ne permet donc pas d'avoir une idée précise de l'objectif de réduction en terme d'émission de polluants.

En ce qui concerne les bateaux de croisières à quai, la connexion électrique de deux navires en simultané d'ici 2025 est clairement annoncée. Un budget de 35M€ voté par le GPMM est annoncé.
A quoi correspond-t-il exactement ?

Par ailleurs, il est indiqué que les bateaux, pour pouvoir se raccorder, doivent réaliser des travaux estimés à 1M€ par navire. Or, si les bateaux ne sont pas ainsi équipés, ils ne pourront pas se raccorder et les aménagements électriques réalisés au port seront inutiles, et sans effet sur la pollution. **Quelle est la politique adoptée pour obliger les bateaux à s'équiper ? Quels sont les délais envisagés pour ces équipements ? Il n'est pas possible d'évaluer l'effet de la mesure sans ces éléments.**

En ce qui concerne les bateaux de croisière, la rédaction du dernier paragraphe de la première page de la mesure est beaucoup plus évasive sur les objectifs, les délais et les financements :

« La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en place le dispositif Escales Zéro Fumée dont la première priorité est la connexion électrique des navires en escales (ferries et croisières) qui permet de supprimer 100% des émissions des navires lorsqu'ils sont à quai. Pour répondre aux appels de puissance électrique nécessaire, la Région encourage le mix énergétique via des installations photovoltaïques sur les bâtiments et parkings des ports. Dans le même temps, elle prépare la transition énergétique des navires et anticipe la future zone à faible émission en Méditerranée en accompagnant le développement d'une filière d'approvisionnement au Gaz Naturel Liquéfié à partir des terminaux méthaniers de Fos. Une enveloppe régionale de 30M€ est consacré à ce dispositif notamment pour électrifier les ports des 3 métropoles : Marseille, Toulon et Nice. L'aide de l'ADEME pourra être sollicitée sous condition. »

L'alimentation en électricité de deux de ces énormes bateaux de croisière suppose probablement des installations considérables et coûteuses. **Nous n'avons pas de précisions sur la puissance nécessaire et sur le prix de telles installations. L'enveloppe de 30M€ à l'échelle régionale (combien pour Marseille ?) semble peu importante. Et n'est-elle pas déjà utilisée pour les installations de raccordement des ferries internationaux du cap Janet ?**

On peut lire par ailleurs dans le texte de la mesure :

« Le Grand Port Maritime de Marseille propose un tarif préférentiel de fourniture d'électricité. Cette fourniture fait d'ailleurs l'objet d'une fiscalité favorable (taux réduit de TICFE). Le GPMM se fixe également des objectifs d'achat d'électricité avec des certificats d'origine renouvelable et d'apport d'énergie photovoltaïque à produire localement. »

L'État est donc fier de nous annoncer que les **bateaux de croisière**, qui sont déjà des paradis fiscaux flottants, venant nous polluer en ne payant aucun impôt (à part une taxe de port versée à la chambre de commerce qui gère le port, 5/6 millions euros environ selon Marsactu), **bénéficieront en plus d'une électricité à tarif préférentiel par rapport aux citoyens** ! Les citoyens français frappés de plein fouet par les hausses du prix de l'énergie, et notamment de l'électricité, ainsi que des impôts, apprécieront.

Si ce n'est pas lié aux émissions de polluants, nous sommes par ailleurs ravis d'apprendre que le Grand Port de Marseille « se fixe des objectifs » d'achat d'électricité renouvelable ou locale ; c'est un exemple de langage souvent utilisée dans les documents programmatifs pour dire des choses vagues, qui sonnent bien mais qui n'engagent à rien. (combien, quand, comment?)

En conclusion, cette action 1 du PPA :

- 1. Ne permet pas de savoir précisément quels travaux d'électrification seront réalisés d'ici 2025 ;**
- 2. Ne permet pas de savoir quelle part de la pollution ces installations permettront d'éviter en 2025, par rapport à celle de 2019 (référence avant covid) ;**
- 3. L'ambition affichée dans le titre « devenir le premier port de Méditerranée 100 % électrique pour les navires de passagers d'ici 2025 » est trompeuse pour les citoyens.**
- 4. Face à ces imprécisions, il est difficile de comprendre comment l'évaluation de l'effet de cette mesure a été réalisée.**

Nous estimons donc que cette mesure importante n'a pas les précisions nécessaires sur les objectifs, les délais et les financements.

Nous considérons que l'État devrait :

- refuser d'accueillir les bateaux de croisière en escale tant que les équipements de raccordement ;**
- ne sont pas réalisés, et devrait leur faire payer l'électricité au même prix qu'aux citoyens.**
- obliger tous les bateaux en escale à réaliser leurs équipements de connexion d'ici 2025.**

Action 9. Amplifier l'amélioration de la desserte de l'aéroport par les transports en commun.

C'est un point très important pour réduire la circulation et la pollution. En effet, comme indiqué dans le document, seuls 17,7 % des usagers de l'aéroport s'y rendent en transport en commun en 2019 (quid des employés?) . L'aéroport dispose de 3500 places de parking, dont les revenus sont une part importante du budget de l'aéroport.

Cette pollution s'ajoute à celle des avions pour évaluer l'impact du transport aérien dans la métropole marseillaise.

Le PPA prévoit le développement de l'offre de transport en commun, ainsi que la réalisation d'une liaison par câble entre la gare et l'aéroport.

La réalisation d'une liaison rapide avec la gare de Vitrolles-Marignane (le projet par câble est intéressant) est nécessaire pour une desserte par train de qualité. Il conviendrait de préciser le calendrier et le financement de ce projet.

L'augmentation de l'usage des transports en commun devrait s'accompagner d'une limitation de l'offre de places de parkings. Un moratoire sur toute extension de ces parkings devrait déjà être instauré par l'État.

L'État se contente de renvoyer cette action en citant le PDU dont l'enquête publique vient de finir et pour lequel la Commission d'enquête a établi de graves réserves.

Question : comment l'État arrivera-t-il à faire en sorte que la part des passagers de l'aéroport utilisant les transports en commun soit portée à 25 % en 2025 ? Nous considérons que cet objectif est peu ambitieux et demandons que cette part soit portée à 50 % pour 2030

Action 10. Mettre en place une zone à faibles émissions mobilité dans le centre-ville élargi de Marseille

Cette action évoque la mise en place d'une ZFE par la commune de Marseille dans une partie de son centre-ville. L'instauration des ZFE relève en effet des communes concernées, dans le cadre de leur pouvoir de police.

Jusqu'en 2018, l'instauration d'une ZFE était à la libre initiative des collectivités. Seules trois en avaient instauré de façon volontaire : Paris, Lyon et Grenoble.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a mis fin à ce caractère volontaire pour imposer les ZFE pour certaines communes qui ne respectent pas de façon régulière les normes de qualité de l'air, dont l'agglomération marseillaise. L'échéance fixée pour la mise en place de ces zones est 2021. <https://www.ecologie.gouv.fr/11-zones-faibles-emissions-en-2021-lutter-contre-pollution-lair>

Pour mémoire, une ZFE consiste :

1. A définir un périmètre (dont peuvent être exclues certaines voies notamment traversantes)
2. A y restreindre l'accès à certains véhicules, en fonction de leur classement crit-air, selon un calendrier généralement progressif dans le temps, mais avec de nombreuses règles connexes :
 - Des types d'usages : certaines ZFE ne concernent ainsi que les véhicules professionnels, pas ceux des particuliers (Lyon, Grenoble), limitant considérablement leur efficacité
 - Des plages horaires : restrictions qui ne s'appliquent pas les WE et la nuit par exemple
 - Des voies exemptées (autoroutes et voies rapides traversant la zone par exemple)
 - De multiples dérogations : véhicules "d'intérêt général prioritaires", police, pompiers, militaires, handicapés, ambulances ...

L'ambition d'une ZFE réside donc dans la pertinence de son périmètre, dans le niveau de restrictions imposé, qui peut être très variable, dans son calendrier et dans les "exceptions".

Il est par ailleurs impossible de mettre d'emblée dans une ZFE des règles très strictes acceptables socialement. C'est donc un processus long et progressif, qui démarre avec des règles très souples, qui peuvent se durcir dans le temps. L'erreur de l'État a été de ne pas les imposer beaucoup plus tôt. Maintenant, c'est trop tard pour avoir des résultats à court terme. Les expériences à l'étranger montrent par ailleurs qu'une ZFE qui ne concerne pas les véhicules particuliers est sans effet déterminant.

De plus, l'efficacité prévisible d'une ZFE est calculée sur les performances théoriques des véhicules fournies par les constructeurs, dont on sait bien qu'elles sont largement sous-évaluées. Et les véhicules récents sont souvent plus lourds (engouement pour les SUV notamment), donc potentiellement plus polluants s'ils sont mal réglés, et en tout cas davantage émetteurs de GES.

L'action rappelle bien que la ZFE *« vise une accélération du renouvellement naturel du parc de véhicules et non une diminution du trafic routier »*. Donc, **elle ne contribue pas à changer les habitudes de déplacement en véhicule individuel** ; elle **stimule le marché automobile** par le remplacement forcé par des véhicules neufs, mais **cela ne va pas donc dans le sens d'une réduction des émissions de GES**, combat qui doit nécessairement être conduit de front avec celui de la pollution, ni au nécessaire apaisement de la circulation dans le centre de Marseille, ni à la réappropriation de l'espace public, notamment les trottoirs, par les piétons et les circulations douces.

Enfin, beaucoup de commentateurs **s'interrogent sur l'équité sociale et la logique environnementale de la ZFE**, qui pourra permettre au possesseur d'un gros SUV récent, bénéficiant d'une vignette CRITAIR performante, de circuler librement en centre ville, et pas le possesseur d'un petit véhicule léger plus ancien, beaucoup moins émetteur de GES.

Lors du comité de pilotage du PPA qui s'est tenu le 24 novembre 2020, il était annoncé que la **ZFE serait mise en place en 2021**, et que cette ZFE concernerait les véhicules des particuliers, ce qui a été **confirmé par le préfet** dans un courrier adressé aux **Amis de la Terre 13/Provence** le 21/12/2020 (ci-joint).

Or, la mise en place de la ZFE est maintenant confiée à l'agglomération, et à ce jour, nous n'avons pas d'informations sur le calendrier de la concertation que doit être mise en place avant l'adoption de la ZFE, ce qui laisse planer beaucoup d'incertitude sur le respect de l'échéance de fin 2021. Cette incertitude est largement confortée par la phrase suivante, dans la description détaillée de la mesure : « *La mise en œuvre **pédagogique** ou effective de cette ZFEm est programmée pour fin 2021.* »

Que signifie ce terme de « *mise en œuvre pédagogique* », sinon que la **préfecture envisage d'ores et déjà que l'échéance réglementaire ne sera pas respectée** ?

En conclusion :

Au moment de la présente enquête publique, nous n'avons aucune précision sur le contenu réglementaire de la future ZFE que décidera l'agglomération de Marseille.

Seul le périmètre de la future ZFE semble connu à ce jour et les **Amis de la Terre 13/Provence considèrent que celui-ci est beaucoup trop limité.**

La concertation avec le public n'est pas encore engagée et nous n'avons pas d'information sur son calendrier, la plus grande incertitude pèse donc sur la date d'instauration de la ZFE. Sur ce point, il est surprenant que le préfet, dans son PPA, sous-entend que l'échéance réglementaire ne sera pas respectée, en évoquant une simple « *mise en œuvre pédagogique* » à court terme, sans préciser ce que cela signifie.

A cela s'ajoute le caractère nécessairement progressif dans le temps des interdictions, ce qui signifie qu'il faudra attendre plusieurs années avant de mesurer d'éventuels bénéfices sur la qualité de l'air. Pourtant, dans l'évaluation d'ATMOSUD de l'efficacité attendue du PPA, on trouve le paragraphe suivant :

« *Par ailleurs, AtmoSud a évalué les **effets attendus** de la mise en place de la ZFEm en 2025 pour la Métropole AMP, sur la base des modélisations de trafic réalisées par SETEC à cette échéance et en tenant compte des hypothèses connues à ce stade concernant les véhicules interdits à la circulation dans la ZFEm en 2025.* »

Quelles sont ces hypothèses ? Pourquoi ne sont-elles pas rappelées dans les documents de l'enquête, alors qu'il s'agit d'un sujet qui touchera de façon très forte les citoyens ? Comment être sûr que ces hypothèses seront retenues par l'agglomération Marseillaise, puisque le préfet refuse d'imposer dans le PPA des obligations de résultat aux collectivités ?

Pour une mesure aussi importante que la ZFE, cela laisse planer beaucoup d'incertitude sur les hypothèses retenues par Atmosud pour l'évaluation du PPA, et donc sur son résultat.

Action 12. Développer l'offre de transports en commun

Développer l'offre de transports en commun, afin de réduire l'usage de la voiture individuelle dans l'agglomération, est en effet sans doute le levier le plus important à utiliser pour réduire significativement les émissions de polluants et de GES dans l'air. C'est donc un point fondamental du PPA.

L'objectif affiché est d'augmenter leur usage de 10 % à 15 % d'ici 2030.

Ces chiffres montrent d'abord le retard pris dans ce domaine par l'agglomération marseillaise ces dernières décennies, lié à l'insuffisance des PPA précédents, l'État et les collectivités ayant privilégié les investissements routiers (L2, boulevard urbain Sud notamment) et favorisé ainsi la circulation automobile au détriment des transports en commun.

L'objectif de 10 % à 15 % d'ici 2030 (combien pour 2025?) paraît faible au regard des enjeux.
Dans ce domaine, les Amis de la Terre 13/Provence attendent un plan d'équipement massif et ambitieux à la hauteur des enjeux des problèmes de pollution et de changement climatique.

Action 17. Déployer le Plan Vélo.

**A priori, on pourrait penser qu'il s'agit d'une des mesures phares du PPA et qu'elle devrait permettre de réduire l'impact des rejets polluants.
Cependant il eut été souhaitable qu'au moins une évaluation soit proposée.**

Si nous partageons le constat suivant « *que 75% des trajets urbains font moins de 8 km et donc que le vélo (avec assistance ou non) à un rôle important à jouer dans la mobilité.* » le « *plan vélo 2019-2024 a été adopté par la métropole Aix-Marseille-Provence et le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône* » devrait pouvoir permettre de réduire les rejets.

Malheureusement, la ville de Marseille accuse un retard énorme dans ce domaine. Elle est considérée comme une des pires grandes villes d'Europe pour la pratique du vélo, qui est même reconnue comme franchement dangereuse, compte tenu de la médiocrité des aménagements et des habitudes de conduite des automobilistes, qui continuent d'occuper sans partage l'essentiel de l'espace public pour la circulation et le stationnement. Pourtant, la douceur du climat représente un atout pour le développement de cette pratique.

Déployer des pistes de vélo et de mobilité douces est facile, rapide et peu coûteux, en comparaison des infrastructures de transport en commun, et ne présente que des avantages. Mais pour cela, il faut que les pouvoirs publics acceptent courageusement de réduire significativement la place de la voiture en supprimant des voies de circulation pour créer ces pistes.

Cette action du PPA donne-t-elle un signal fort dans ce sens ?

Il fixe notamment les objectifs suivants :

« - Augmenter la part modale du vélo de 1% en 2017 à 5% des déplacements d'ici à 2030 soit quintupler cette part modale (OBJ 14 : du PDU). A 2030, le PDU pose un objectif de 10% de part modale sur les villes d'Aix et de Marseille. « Cet objectif correspond à un quintuplement de l'usage actuel, ce qui est très ambitieux en dix ans. Il reste en-deçà des objectifs affichés à l'échelle nationale mais il correspond à une valeur moyenne sur un vaste territoire à dominante périurbaine et rurale, où la part du vélo est difficile à faire croître.

» Pour rappel, le plan vélo national prévoit de tripler la part modale du vélo au niveau national entre 2019 et 2024 en passant de 3 % à 9%.

- Réaliser un réseau cyclable structurant et renforcer les réseaux secondaires notamment en connectant les réseaux existants, en les étendant et en les sécurisant.

- Créer et sécuriser de nouvelles places de stationnement pour les vélos.

- Développer des services visant à promouvoir et à faciliter le passage à une mobilité à vélo »

Il y aurait donc un doublement de la part modale prévu pour 2024, un quintuplement d'ici 2030, mais en partant du taux très faible de 1 %.

De plus, nous nous interrogeons sur les 550 M€ prévus nationalement par le Plan France Relance et le Plan Vélo : que peuvent espérer les Bouches-du-Rhône de la part de l'État ?

Les Amis de la Terre 13/Provence considèrent cet objectif comme très peu ambitieux, contrairement à l'autosatisfaction des auteurs du PPA.

Seul **un plan massif d'aménagements cyclables**, structurant et sécurisé, est susceptible de faire changer significativement les habitudes de déplacement, en réduisant par ailleurs la place de la voiture, et en apaisant l'espace urbain, et réduisant du coup significativement la pollution. C'est un projet de bon sens que, au côté des autres associations engagées dans l'environnement, nous désirons la réalisation.

Le présent PPA montre que les pouvoirs publics ne sont pas engagés dans cette voie. Ils proposent un objectif médiocre de 2 % pour 2024, alors que l'objectif national est à 9 %, et des aménagements par petites touches qui seront compliqués à réaliser et produiront peu d'effets ;

Le PPA confirme donc que Marseille n'est donc pas prête de perdre sa place de mauvais élève dans ce domaine.

Action 31. Mettre en œuvre les meilleures techniques disponibles dans les établissements IED

L'application de la directive européenne de 2010 demande « le recours aux meilleures techniques disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures. »

« 92 installations classées relevant de la directive relative aux émissions industrielles (IED) sont recensées sur les Bouches-du-Rhône, environ 70 d'entre elles ont/vont faire sous peu l'objet d'un réexamen au titre de la directive (notamment secteur du traitement de déchets, du traitement de surface). » **Et pourquoi pas 92 ? Quels sont ceux qui échapperaient à ce réexamen et pourquoi ?**

Quelles sont les dates de parution des dernières conclusions des MTD pour chaque type d'installation ? Les exploitants ont-ils réalisé le réexamen dans le délai d'un an ? Pour ceux qui ne l'auraient pas fait, quelle a été l'action du service des installations classées ?

Nous demandons la parution d'un bilan quantitatif en NOx et SO2 pour chacune des installations en 2018 et 2020/2021.

Si Esso Raffinage à Fos/mer a pu réduire ses flux journaliers moyens autorisés de 50 % pour le SO2 et de 30 % pour les NOx en un an, les autres entreprises devraient pouvoir y arriver aussi avant 2025 .

Nous demandons que l'effort continue après 2025 pour atteindre 80 % pour chacun des paramètres en 2030. Il appartient à l'État de mettre les moyens de contrôle conséquents pour cette action : il est nécessaire qu'il les définissent dans le cadre du PPA.

Action 44. Déployer la plate-forme métropolitaine de rénovation énergétique, notamment sur les enjeux chauffage

Le chauffage des bâtiments est, avec la circulation automobile, une source importante d'émission de polluants, notamment de particules fines. Les actions qui concernent son amélioration sont donc à analyser en détail.

On peut lire dans le texte de l'action :

« Les plateformes territoriales de rénovation énergétique (PTRE) constituent un service public de la performance énergétique de l'habitat. Elles assurent l'accompagnement des particuliers qui souhaitent diminuer la consommation énergétique de leur logement. »

Objectif :

Rénover environ 16 680 logements (privés et sociaux) par an pendant la durée du Plan Climat sur le territoire métropolitain. Cette cible est fixée en cohérence avec les objectifs nationaux et régionaux.

Cette rénovation vise notamment à :

- Atteindre 10 à 15% de réduction des consommations énergétiques via des actions d'efficacité énergétique (éco-gestes, chauffage) ;

- Modifier le mix énergétique pour le chauffage, avec la suppression progressive des équipements des chauffages au fioul, et donc réduire notamment les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote liées au chauffage.

L'État a engagé des dispositifs d'aides assez conséquents dans ce domaine ces dernières années. 23,25 M € sont annoncés.

Cette mesure ne semble concerner que le remplacement des chaudières et ne parle pas des travaux d'isolation. Est-ce le cas ? L'isolation des habitations est pourtant un objectif à viser en priorité selon nous.

En tout état de cause, il s'agit d'un dispositif qui n'est qu'incitatif. Il n'est donc pas facile d'évaluer son efficacité en l'absence de toute contrainte.

L'objectif «de 10% à 15%» est curieux dans son expression: c'est 10% ou 15% que l'on vise? **On vise 15% pour espérer avoir 10%? Les objectifs du PPA doivent être clairs et précis et ne peuvent se satisfaire de cette formulation vague qui jette un discrédit sur le sérieux des actions.**

Supposons que l'objectif soit de 15%: il est à la fois faible et élevé.

- Faible et peu ambitieux au regard des enjeux;
- Élevé et difficile à atteindre au regard des moyens mis en place, seulement incitatifs.

Les Amis de la Terre 13/Provence pensent qu'il faudrait donner aux copropriétés des obligations dans ce domaine, avec des échéances et des aides financières importantes (isolation et changement éventuel de chaudières)

Une fois de plus, nous constatons un retard considérable a été pris dans ce domaine à cause de la faiblesse des PPA précédents.

b) Les actions où l'État doit s'impliquer directement ;

Action 5. Renforcer le contrôle de la mise en œuvre de l'annexe VI de la convention MARPOL et de la directive 2016/802 UE sur le secteur des navires à passagers

C'est le type d'action qui dépend directement de la responsabilité de l'État et celui-ci s'engage à *«contrôler la bonne application de la réglementation relative à la teneur en soufre des carburants marins en renforçant les contrôles.»* Or, ici il n'y a même pas de la part de l'État une obligation de moyen car il n'indique pas comment il va renforcer les contrôles. IL n'annonce pas d'augmentation du budget du service compétent, ni un renforcement de ses effectifs.

Pour être plus efficaces, nous demandons donc que l'État effectue au moins 400 contrôles par an (en créant les emplois nécessaires) et au moins autant d'analyses, soit 400 analyses par an pendant toute la période.

Action 6. Réviser l'arrêté ministériel de restrictions d'exploitation de l'aéroport Marseille Provence (prescription sur l'utilisation des APU)

La révision de cet arrêté est prévue en 2021. Il conviendrait que cet arrêté soit effectivement **pris dans ce délai.** Compte tenu du calendrier du PPA, qui doit attendre le rapport de la commission d'enquête, **il est nécessaire que l'arrêté soit signé au moment de l'adoption du PPA.**

Si l'arrêté ministériel restreindra la durée d'utilisation des APU, qui devraient maintenant être totalement interdits lors des arrêts, les terminaux étant équipés de postes d'électrification, le nombre de contrôles prévus n'est pas indiqué, ni le nombre d'infractions constatées par le passé, ni le montant global des sanctions. **L'arrêté ministériel devrait donc indiquer un nombre de contrôles minimal à effectuer par an, que nous souhaitons être de 10 % des arrivées ou des départs.**

De plus, l'aéroport devant accueillir 50 % de passagers en plus, il est nécessaire de connaître le bilan actuel des rejets annuels lors des escales et du roulage et que **l'arrêté ministériel limite ces rejets globalement annuellement, mensuellement et pour chaque avion.**

Action 11. Définir les opportunités d'abaissement des vitesses sur autoroutes.

Cette action est composée de mesures vagues et imprécises, sans objectifs chiffrés, ni délais, ni financements, ce qui ressort d'ailleurs dans le titre de l'action « définir des opportunités ».

La seule action identifiée est de « mener une étude » pour un budget de 70.000€, l'échéance indiquée est 2020-2021. Il est à noter que la réalisation de **cette étude figurait déjà dans le PPA précédant datant de 2013... Nous sommes en octobre 2021, cette étude, qui devrait finir fin 2021, a-t-elle été engagée ?**

Quelle est la quantité annuelle, et lors des pointes, de rejets polluants sur les secteurs étudiés ? Quels bénéfices pourra-t-on avoir, annuellement et lors des pointes, en diminuant les vitesses ?

Trop diminuer les vitesses est ressenti comme une volonté de la part de l'État de vouloir encaisser de plus en plus de PV (les 50,000 PV illégaux du passage souterrain de la Pomme sur l'A50 – l'appareil de contrôle ayant été alors taré à 70 km/h alors que la vitesse était limitée à 90 km/h en est un symptôme) ; ainsi la limitation maximale à 70 km/h de vitesse sur la L2 (elle descend souvent à 50 km/h maxi) semble inappropriée sur ce type de voie et oblige les conducteurs à contrôler sans cesse leur compteur au lieu de surveiller la route : il serait souhaitable de connaître l'impact polluant d'une meilleure adaptation des vitesses limites qui pourraient alors être augmentées.

Action 13. Améliorer le niveau de service des transports en commun : les voies dédiées aux bus sur autoroutes.

Utiliser les infrastructures routières existantes pour créer des voies de transport en commun en site propre, avec des véhicules propres, est sans doute la voie la plus prometteuse pour agir rapidement sur les émissions de polluants et de GES.

« La mise en œuvre par les services de l'État sur la période 2020 - 2021 de 14 km sur les autoroutes A7, A50 et A51 du réseau non concédé L'objectif est de couvrir d'ici 2025 l'ensemble des corridors de déplacements principaux. » ce qui correspondrait à cette affirmation de l'action 12 *« la réalisation de voies réservées aux transports en commun (objectif PDU : 40 km à horizon 2025) pour lesquelles l'État via la DREAL et la Direction interrégionale des routes participe à l'effort sur le réseau autoroutier non concédé (action 15) »*

Or l'actuel CPER (2015-2021) avait pour objectif 40 km de VRTC en 2021 sur la métropole : on ne peut que constater des retards, pour lesquels aucune explication n'est donnée !

Un budget de 30M€ est prévu au titre du CPER (2015-2020). Il n'y a pas d'information sur le coût des travaux nécessaires à la réalisation de l'objectif, ni de financements annoncés pour 2025. Dans ce contexte, l'objectif paraît peu réaliste.

Par ailleurs, la carte présentée dans le document 4.1 montre que **les équipements prévus ne concernent en fait qu'un seul sens de circulation sur les voies concernées, sur la quasi-totalité des tronçons.** L'objectif affiché de *« couvrir d'ici 2025 l'ensemble des corridors de déplacements principaux. »* est donc un affichage ambigu pour le public qui constatera avec ironie qu'une fois de plus, il y a loin de la parole aux actes !.

Cette action, qui manque au moins d'ambition et de réalisme est donc insuffisante et **nous demandons que la réalisation de la totalité des voies (dans les 2 sens) sur le réseau non concédé soit effectuée pour 2025.**

Action 19. Aider à la conversion des flottes grand public / professionnelles.

Le remplacement du parc de véhicules des particuliers et des professionnels par des véhicules plus propres est une solution pour réduire la pollution, à plusieurs conditions :

- Que ces véhicules soient aussi propres que ce que les constructeurs affichent sur le papier, point sur lequel il est légitime d'avoir quelques doutes au vu des affaires récentes ;
- Que ces véhicules ne soient pas plus gros que les précédents ; or, actuellement, quasiment un véhicule neuf sur deux vendu est un SUV.
- Que le trafic n'augmente pas.

De plus, peut-on considérer que les véhicules électriques sont des véhicules qui permettent de réduire la pollution de l'air ?

L'amélioration du parc automobile, à chaque génération de PPA, est invoquée comme la solution qui résoudra à terme le problème de la pollution en ville. Cela n'a pas été le cas jusqu'à aujourd'hui. Compte tenu des points soulevés ci-dessus, les **Amis de la Terre** doutent que ce soit le cas dans les prochaines années.

Notons aussi que la prime de l'État, prévue pour 1 million de véhicules d'ici 2022, a bénéficié à 6800 véhicules dans le département en 2019 ? **Combien en 2020 ? et depuis le début de l'année ? Ce dispositif sera-t-il prorogé au-delà de 2022 si le million de véhicules n'est pas atteint ?**

Pour les 6800 véhicules de 2019, cela a permis une réduction de 88 tonnes de NO₂, mais nous n'avons pas l'impact de la réduction en CO₂, PM₁₀ et PM_{2,5} ?

Action 20. Renouveler les flottes des opérateurs de transports publics

Les objectifs affichés dans ce domaine sont les suivants :

« En 2035 : Objectif de 100 % des bus de la RTM électriques (630 véhicules) ;

En 2045 : Objectif de sortie du diesel pour le parc des bus et cars métropolitains »

Ces objectifs, à 15 ou 25 ans, nous semblent hélas très peu ambitieux.

En ce qui concerne les moyens, l'objectif affiche :

« Entre 2020 et 2025 :

- 50% des achats ou renouvellements de bus devront être soit GNV, soit électriques ;

- 50% des achats ou renouvellements de cars devront être au moins Euro 6.

À partir de 2025 :

- 100% des achats ou renouvellements devront être des véhicules à faibles émissions ;

- Pour le réseau RTM : 100% des achats ou renouvellements seront des bus électriques »

Cela signifie-t-il que les opérateurs de transport public vont encore procéder, jusqu'en 2025, à des achats importants de véhicules diesel ? Y compris les Euro 6 ?

On peut constater l'énorme retard des opérateurs de transports publics sur leur parc de véhicules, en raison du manque d'ambition des précédents plans de protection de l'atmosphère. Le renouvellement les flottes captives par des véhicules propres aurait du être engagée depuis longtemps, avec des effets très importants sur l'amélioration de la pollution dans les centres villes.

Afin de combler ce retard, **nous demandons la révision à la hausse de ces objectifs, et que tous les achats du bus ou de cars soient à faible émission, et si possible décarbonés .**

Nous souhaitons par ailleurs savoir si l'objectif de 50% affiché dès 2020 a été respecté en 2020 et 2021.

Que fera l'État, indiqué comme partenaire, pour amener Métropole, Région et exploitants à réaliser les objectifs de cette action ?

Action 22. Créer les infrastructures visant au report modal vers le rail.

Il ne faudrait pas que le projet de terminal de transport combiné de Clésud ait pour effet de faire transférer du train vers les camions tous les conteneurs à destination ou en provenance de Marseille alors que, actuellement, les trains vont jusqu'à la gare du Canet, en plein centre ville. Il faudrait que les marchandises pour ou de Marseille (et la région provençale) reçues ou partant par voie maritime passent par le port de Marseille et non par celui de Fos qui doit être réservé aux marchandises vers et de la vallée du Rhône.

L'État a la possibilité de mettre en œuvre ce processus qui permettra une réduction des rejets polluants. Mais en l'absence de données chiffrées sur l'état de l'existant et les besoins, il est difficile d'apprécier la portée de cette mesure. L'échéance de 2023 sera-t-elle respectée ?

Action 26. Lutter contre les fraudes à l'AD Blue®

Comme pour l'action 5, c'est le type d'action qui dépend directement de la responsabilité de l'État par « *les contrôleurs des transports terrestres des DREAL* »

Or, ici il n'y a même pas de la part de l'État une obligation de moyen car il n'indique pas comment il va renforcer les contrôles.

Nous demandons donc :

- * le bilan en ce qui concerne le nombre de contrôles et le nombre d'infraction relevées en 2018, 2019 et 2020 ;**
- * que le nombre de contrôles annuellement soit doublé par rapport aux années précédentes ;**
- * que le nombre de contrôleurs soit augmenté proportionnellement.**

Action 28. Contrôler la mise en œuvre des actions de réduction des COV pour 14 sites industriels du pourtour de l'étang de Berre

« Un levier d'action important des services de l'État en matière de qualité de l'air repose sur ses missions d'inspection des installations classées, via ses activités: d'encadrement réglementaire : arrêtés préfectoraux d'exploitation fixant notamment des VLE (Valeurs Limite d'Émission), des programmes de surveillance de l'environnement ; d'inspection : contrôler sur le site industriel que les installations sont exploitées en conformité avec la réglementation. »

Avec pour objectifs attendus :

« Réduire notablement les émissions de COV et par conséquent leur impact sanitaire. La démarche a été conduite sur les principaux émetteurs de la zone ; Renforcer la surveillance des rejets atmosphériques tant au niveau des sites industriels que dans l'environnement afin de s'assurer de l'absence d'impact au niveau des populations. »

Des prescriptions ont été prises par le préfet il y a au moins 2 ans, imposant un « *échancier étagé sur plusieurs années* » Suivant l'exemple cité pour Arkema qui rejetait 23 t/an en 2017 et doit réduire pour 2022 à 10 t/an ses émissions de benzène, **nous demandons un tableau indiquant les rejets en 2018 de ces sites, l'objectif prévu (en terme de rejet total annuel) et la date limite fixés par les arrêtés préfectoraux.** Arkema devant réduire de plus de 50 % ses rejets, **nous demandons que le PPA impose à tous les autres sites concernés une réduction au moins équivalente à 50%**

Action 29. Mettre en œuvre le projet ODAS

Il concerne Arcelor Mittal à Fos/mer.

« *Le Projet ODAS d'Arcelor Mittal vise une réduction 114 t/an des émissions de particules fines* »
soit « *40 % de réduction des émissions de poussières (PM 10)* »

Les habitants du secteur constatent d'importants rejets hors heures ouvrables et en fin de semaine, mais les inspecteurs des installations classées ne peuvent le confirmer car c'est hors de leurs heures de travail.

Nous demandons des contrôles inopinés hors heures ouvrables et jours ouvrés.

De plus, les PM_{2,5} étant les plus toxiques pour les humains car ils pénètrent jusqu'aux poumons, **nous demandons la quantification actuelle de rejets de ce paramètre et une réduction de 50 % pour 2025.**

Action 30. Renforcer l'encadrement des carrières

« *Pour rappel, dans le cadre du PPA approuvé en 2013, une action spécifique visait la réduction des émissions de particules fines issues des carrières, via la prise d'arrêtés préfectoraux fixant des prescriptions sur ce sujet.*

Les arrêtés préfectoraux de chaque site doivent désormais être révisés pour mise en application de l'arrêté du 30 septembre 2016 modifiant l'arrêté du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières (AM94) :

nouvelles prescriptions, notamment sur les rejets canalisés issus des dépoussiéreurs, les valeurs objectif de retombées de poussières... »

Quelle est la quantité actuelle de rejet des poussières émis par chacune de ces 24 carrières ?

L'objectif de réduction de 30 % en fin 2021 pour la carrière de sainte Marthe doit être étendu au 23 autres sites .

Le PPA devrait proposer une réduction des rejets d'au moins 50 % pour 2025, que nous préconisons.

Action 34. Actualiser le dispositif STERNES et les arrêtés préfectoraux des sites industriels

« *Le dispositif réglementaire STERNES a été mis en place dans les années 1980 sur le pourtour de l'Étang de Berre en rapport avec le constat chaque année de concentrations en dioxyde de soufre (SO₂) supérieures aux seuils d'alerte horaire ou journalier pour la santé humaine. »*

« *L'enjeu au niveau des émissions industrielles concerne désormais aussi la diversité des espèces chimiques présentes, en lien avec l'empreinte industrielle du territoire, et le développement de nouveaux programmes de mesure spécifiques, notamment pour les polluants d'intérêt sanitaire, tels que certains COV et les particules ultrafines. »*

Activé par Atmosud, il « *impose une réduction des quantités de SO₂ émises par les industriels de façon ponctuelle afin de réduire les phénomènes localisés de pollution soufrée rencontrés dans le territoire. »*

Quand a été pris le nouvel arrêté préfectoral ? Si non, quand sera-t-il pris ? S'il entraîne des mesures de réduction de la pollution soufrée sur constat de pollution ou par anticipation lors d'événements météorologiques défavorables, quels seront les seuils d'alerte ? Nous nous permettons de rappeler que pendant une dizaine d'années après la mise en place de ce dispositif, il n'y a quasiment pas eu d'alerte car le seuil de concentration en polluant SO₂ était trop élevé !! Il est donc nécessaire qu'un bilan annuel sur les alertes et l'impact du changement d'utilisation des produits énergétiques pétroliers (du fuel fortement chargé en soufre à du fuel peu soufré) en cas d'alerte soit évalué.

Globalement, si l'on n'utilisait tout le temps que des produits peu chargés en SO₂, -ce qui est possible - il n'y aurait pas besoin de procédure d'alerte : c'est ce que nous préconisons.

Action 41. Réviser l'arrêté préfectoral sur l'emploi du feu dans le département des Bouches-du-Rhône.

« l'interdiction de brûlage a été renforcée par la loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire » et la préfecture a décidé de « réviser l'arrêté relatif à l'emploi du feu afin de réduire les brûlages à l'air libre des biodéchets verts générateurs de particules fines ».

De fait, actuellement, les agriculteurs peuvent brûler leurs déchets verts et certains particuliers bénéficient indirectement de cette permission en les amenant chez des agriculteurs.

Au final, il ne devrait plus y avoir normalement de brûlage de déchets .

« Un groupe de travail, piloté par les services de l'État, sera mis en place en 2021. Il réunira les différents partenaires concernés par l'arrêté relatif à l'emploi du feu » **Qu'en est-il actuellement ?**

Quels contrôles seront opérés par les services de l'État vis-à-vis des contrevenants ?

Le PPA aurait dû nous apporter ces réponses. Nous les réclamons.

Action 43. Renforcer, en lien avec la collectivité, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets, en limitant l'exposition des populations dans les zones les plus exposées.

Cette action, particulièrement détaillée, s'inspire fortement du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) approuvé le 15 octobre 2019.

Elle nous apparaît, sur le principe, positive.

Pour autant, nous ne constatons pas que « le PPA des Bouches-du-Rhône porte un renforcement de ces mesures (réglementaires) sur les zones les plus touchées par la pollution atmosphérique. »

S'« il s'agit de montrer que la qualité de l'air a été prise en compte par le pétitionnaire en amont de la réalisation des projets en proximité routière » **aucun cadre n'est précisément défini** (par exemple de transformer les largeurs maximales de secteurs affectés par le bruit en largeurs minimales) **et le préfet reste souverain dans ses choix . Nous demandons que des règles plus précises concernant les projets par rapport aux voies polluantes soient édictées dans le PPA**

c) Les actions non réalisées par l'État et où il doit exercer un contrôle

Action 2. Étendre la mise en œuvre de la « Charte bleue » auprès de tous les armements de croisière

« - Extrait de l'action :

Les quatre principaux armateurs de croisière (Costa Cruises, MSC Croisières, Royal Caribbean Cruises Limited et Ponant), ont signé la charte bleue, leur activité représente 83 % des escales et 95% des passagers de croisière dans les bassins du Port de Marseille.

Cette charte impose notamment, en approche des ports (**bien vague ? Il semblerait que cela concerne une « zone de régulation ». mais elle devrait être définie sur une carte**), de passer sur du carburant à 0,1 % en soufre (au lieu de 0,5 % au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI) et réduire la vitesse de navigation à 10 nœuds aux abords et 8 nœuds dans le port. Elle demande également à recourir, une fois les équipements existants, à la connexion électrique à quai. Sa mise en œuvre permet donc de diminuer les émissions de polluants atmosphériques liés à la navigation maritime (SO₂, NO_x, PM).

L'enjeu de l'action PPA est d'étendre la charte bleue auprès de tous les armements de croisière, ceci en complémentarité avec les actions de réduction des émissions à quai pour différents types de navire (connexion électrique à quai), et des expérimentations d'éco-pilotage initiées par le syndicat des pilotes de Marseille-Fos dans le cadre du projet french smart port in med.

- Objectifs, résultats attendus :

Diminution des émissions «en approche» des navires de croisière

En anticipation de la mise en œuvre de la zone ECA Med

- Description détaillée de l'action

Étendre la charte bleue auprès de tous les armements de croisière ;

Suivre la mise en œuvre de la zone ECA Med (0,1 % de soufre dans les carburants des navires, mise en œuvre du Tiers III convention MARPOL) ;

Suivre les projets d'équipement en scrubbers des navires ;

Suivre le projet de mise en œuvre de filtres à particules installés sur le navire "Piana" de la Méridionale.

Cette action pourra être accompagnée d'un droit de regard sur la mise en œuvre de la charte bleue par les services de l'État, lors de ses actions de contrôle habituels. »

Cette charte est intéressante, mais nous manquons de précisions sur son contenu : **Quand a-t-elle été signée ? est-elle d'ores et déjà appliquée ? Comporte-t-elle des délais de mise en œuvre ? Quels résultats en attendre réellement d'ici 2025 ? Quelles sanctions prévues en cas de non respect ?**

Comment son respect sera-t-il par ailleurs vérifié ? L'expression « Cette action pourra être accompagnée d'un droit de regard sur la mise en œuvre de la charte bleue par les services de l'État, lors de ses actions de contrôle habituelles. » est peu rassurante sur ce point.

Action 7. Optimiser les phases de roulage via la sensibilisation des compagnies aériennes

La description détaillée de l'action de réduction des émissions lors des phases de roulage nous paraît positive. Cependant nous souhaitons que « **l'inventaire des pratiques** » et **l'état des lieux** afin « d'évaluer l'opportunité d'une action d'optimisation sur le sujet. » soit non pas une opportunité, mais une **obligation pour fin 2022** et que la Direction Générale de l'Aviation Civile (État) prenne des **mesures pour faire respecter le temps de roulage** à l'atterrissage et au décollage et ne se contente pas seulement d'un suivi.

Nous ne voyons pas comment il est possible de prévoir l'effet d'une telle mesure.

Les indicateurs de suivi indiqués n'ont aucun sens ni précision, ce qui prouve que cette mesure est juste intentionnelle.

Là encore, il est **nécessaire d'avoir une évaluation des bilans actuels des rejets et qu'un objectif annuel de rejets polluants soit fixé.**

Action 14. Développer les infrastructures essentielles à l'utilisation des transports en commun ;

Cette action concerne le renforcement et la création de pôles d'échanges multimodaux.

- Renforcement de 34 PEM

- Création de 31 PEM

- 10 000 places de stationnement supplémentaires en parking-relais

- Abris vélos sécurisés 5 000 places

Majeure partie des créations et modernisations de PEM annoncés d'ici 2025 (200 m€ prévus au PDU)

Cette action manque de précision sur les échéances et les financements.

Que signifie « majeure partie des créations » en 2025 ?

Quel est le coût global de ces équipements ?

Si cette action est positive en ce qui concerne les déplacements, a-t-on estimé quel est son impact en matière de réduction des rejets polluants ?

Que fera l'État, indiqué comme le premier des partenaires, pour amener Métropole, SNCF et Département à réaliser les objectifs de cette action ?

Action 15. Augmenter la part du covoiturage

Le co-voiturage est en effet une source potentiellement importante de réduction des émissions. Cette mesure est peu volontariste et mal définie en terme d'actions.

« *Créer des voies dédiées au covoiturage et aux transports collectifs, sous réserve d'identifier des modalités de contrôle efficaces (étude engagée pour expérimentation d'une voie sur l'A50 dans la Vallée de l'Huveaune)*» (Nota : à ce jour la voie expérimentale sur l'A50 ne dépasse pas un kilomètre!!)

Pourquoi n'y-a-t-il pas d'indicateurs concernant l'action de l'État, notamment en ce qui concerne ses propres investissements (montant et dates de versements) ?

La réalisation d'aires de co-voiturage sont évoquées mais sans objectifs chiffrés ni délais.

« *Objectif de 20 % de covoiturage à destination des zones d'activités (120 000 emplois), ce qui représente environ 30 000 déplacements en voiture évités ;* »

Les **Amis de la Terre 13/Provence** trouvent ce chiffre de 20 % faible et peu ambitieux ; il suppose que 80 % des employés continuent de se rendre à leur travail seuls dans leur voiture. De plus, il n'est assorti d'aucun délai. Les autres mesures de l'action sont seulement incitatives, et reposent sur des partenaires publics ou privés.

Quel sera l'impact en terme de réduction des émissions polluantes l'impact de la création de ces voies et de ces équipements ?

Action 18. Accompagner le développement des solutions de micro-mobilités électriques

La ville de Marseille autorise certains opérateurs à expérimenter leur service de mise à disposition. Les **Amis de la Terre 13/Provence** considèrent que cette action rejoint la problématique de l'action sur le vélo : le développement de ces modes de transport ne peut se faire dans de bonnes conditions de sécurité et d'efficacité que sur une voirie adaptée ou la place de la voiture individuelle est réduite.

Quid encore de l'action de l'État en ce domaine ?

Action 23. Accompagner la mise en œuvre des plans de mobilité des entreprises et des zones d'activités

L'action rappelle en que « *Depuis le 1er janvier 2018, le Plan de déplacement d'entreprise (PDE) renommé Plan de mobilité (PDM), était obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 100 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un PDU.*

Les PDE, s'ils sont bien faits, doivent permettre à une entreprise de privilégier les transports en commun et les mobilités douces pour les déplacements de leurs salariés, tant dans les trajets domicile-travail que les déplacements professionnels. Ils entraînent des économies, tant pour l'entreprise que pour le salarié, de moindres risques professionnels, et, pour la collectivité, des économies d'émission de polluants et de gaz à effet de serre.

Depuis le début de leur promotion, dans les années 2000, avant leur caractère obligatoire, les PDE ont été mis en avant dans les différentes générations de PPA, avec des actions incitatives ou localement impératives. C'était notamment le cas à Marseille dans le PPA précédent datant de 2013, qui prévoyait « *Obligation pour les entreprises et établissements publics ou privés de plus de 250 salariés de mettre en œuvre un PDE et d'assurer son suivi pendant au moins 5 ans.* »

Malheureusement, et en dépit de ses multiples avantages, ces plans ont suscité un faible engouement auprès des entreprises. On peut mettre en cause la forte culture de la voiture dans les entreprises privées. On observe plutôt, au cours des 20 dernières années, un important développement des véhicules de fonction chez les employés, octroyé comme récompense, comme moyen de reconnaissance, et comme avantage en nature. Ce qui va totalement à l'encontre des objectifs fixés par les PDE.

Il convient de rappeler que si les PDE sont maintenant obligatoires pour les établissements de plus de 100 salariés, il n'y a aucune obligation sur leur contenu et leur résultat, ce qui en limite considérablement la portée, dans le contexte évoqué ci-dessus. Une entreprise peut très bien réaliser son PDE qui incite vaguement au covoiturage et aux transports en commun, tout en distribuant largement des véhicules de service ou de fonction à ses salariés.

En tout état de cause, **nous ne disposons d'aucun chiffre sur les PDE réalisés depuis qu'ils sont théoriquement obligatoires, en 2018, ni d'aucun élément sur leur contenu et leur ambition.**

Le détail de l'action 23 énumère les moyens qui vont être mis en œuvre pour récupérer des données, accompagner méthodologiquement, aider à fixer des objectifs, concerter etc., ce qui était déjà le cas dans le PPA précédent de 2013. Ce même PPA prévoyait « *L'obligation de mettre en place des PDE sera reprise dans les arrêtés d'autorisation ICPE.* ». **Cela a-t-il été fait ? Or l'État pourrait exercer son contrôle et permettre l'application du PPA au moins à travers ses arrêtés d'autorisation !**

Par ailleurs, la **Préfecture, la DDTM, la DREAL**, qui sont les auteurs du présent PPA, sont des établissements de **plus de 100 salariés dans le périmètre du PDU, donc également soumis à l'obligation de réaliser leur propre PDE. L'ont-elle fait, pour donner l'exemple ?** Aucune information n'est disponible sur cette question pour l'instant.

Dans le texte de l'action 23, on peut lire : « *Le changement de l'épicentre déclencheur d'un Plan de Mobilité, de l'obligation réglementairement opposable dès le seuil, à des négociations purement internes, amoindrissent substantiellement les leviers d'action de l'AOM pour soutenir l'émergence et la mise en œuvre de PDM. L'élargissement considérable du nombre d'entreprises cible, peut par ailleurs aboutir à un saupoudrage des moyens de conseil de l'AOM qui serait contre-productif pour l'efficacité de la dépense publique.* » **Que signifie ce charabia ?**

En conclusion, nous avons ici affaire à une **action qui concerne une obligation réglementaire, laquelle devrait être effective depuis 3 ans**, et l'on a l'impression que cette action vient amoindrir la portée de l'obligation réglementaire plutôt que de la rappeler avec fermeté.

Action 32. Élaborer et mettre en route le projet VASCO 3, solution biologique de traitement des fumées

« *Le programme de recherche Vasco 2 a expérimenté de façon préindustrielle la production de microalgues par un recyclage des fumées industrielles dans des bassins ouverts. Une fois les microalgues cultivées, elles sont récoltées, concentrées puis transformées en biobrut. Le biobrut est alors raffiné jusqu'à l'obtention d'un biocarburant.* »

« *Une évaluation économique, sociale et environnementale de l'ensemble du programme Vasco 2, ainsi que l'analyse du cycle de vie, ont également été réalisées dans la perspective de la structuration d'une véritable filière d'écologie industrielle.* » a actuellement été réalisée, semble-t-il **Le PPA n'apporte aucune donnée concernant notamment le bilan des rejets gazeux polluants captés par ces micro-algues. Est-ce rentable sur le plan environnemental ? Si oui, quelles dispositions va prendre l'État pour amener tous les industriels du département à recycler ainsi les fumées industrielles à l'échéance prévue de 2025 ?**

Action 33. Améliorer la performance énergétique des industries électro-intensives

« 22 sites électro-intensifs engagés en région pour la performance énergétique, aidée d'un système de management de l'énergie, concourent à diminuer la consommation énergétique industrielle régionale de 185 000 tonnes équivalent pétrole (tep) pour 2020 par rapport à 2015 »

Bien, mais quelle est la part des Bouches-du-Rhône où seulement 8 sites seraient concernés ?

Toutefois l'action s'oriente uniquement sur le gain en produits énergétiques sans traduire cela en termes d'émissions polluantes.

De plus, si *« les sites industriels électro-intensifs sont engagés dans la mise en œuvre d'un système de management de l'énergie au travers de la certification ISO 50001, ainsi qu'à la mise en œuvre de plans de performance énergétique validés par le Préfet de région »* nous sommes là encore dans le flou. **Y aura-t-il de nouveaux contrats pour le plan 2021-2025 ou bien ne serait-ce qu'une prolongation des contrats précédents ?**

Quels sont les plans validés à ce jour par le Préfet ? Quelles sont les performances attendues et atteintes en matière de rejets aériens ?

Nous constatons que les sites industriels bénéficient d'une réduction du tarif d'utilisation du réseau public d'électricité ; dès lors, non seulement ils font des économies en réduisant leur consommation énergétique, mais ils vont avoir des « primes » aux frais des contribuables qui paieront – de fait- les améliorations réalisées ! **Nous demandons donc que le préfet ne valide, dans le cadre du PPA, que des plans qui amèneront une réduction de rejets polluants et toxiques d'au moins 50 % pour 2025.**

Action 40. Accompagner le développement de la filière méthanisation, pour une réduction de la volatilisation de l'ammoniac.

« 2 557 tonnes de NH₃ ont été émises en 2017 sur la zone du PPA 13 et le secteur agricole est le principal contributeur avec 80% des émissions sur la zone du PPA 13. La majorité des émissions sont dues à l'utilisation d'engrais et aux effluents d'élevage. »

Que fait l'État ? Que prévoit-il pour développer cette filière ? Quels moyens d'incitation : subventions, animations, contrôles ? Rien ! Peut-il dès lors l'intégrer dans le PPA ?

d) Les actions qui n'ont aucune incidence en ce qui concerne la réduction des pollutions

Action 3. Mettre en place les conditions favorables pour l'avitaillement GNL des navires

Le titre même de l'action (Mettre en place les conditions favorables...) annonce des mesures vagues, sans objectif précis, ni échéances, ni financements. Ce que confirme la suite du document : il s'agit de suivre des projets, d'accompagner techniquement, de mettre en place des dispositifs incitatifs...

Le document d'évaluation annonce toutefois : « *l'évaluation s'appuie sur le nombre d'escales de paquebots de croisières qui comptent passer au GNL à l'horizon 2025 : 200 paquebots croisière, + 50 escales GNL hivernage.* »

D'où proviennent ces chiffres si l'on n'a pas davantage d'éléments précis sur la mise en place des équipements nécessaires dans le port ? Quelles certitudes sur les paquebots de croisière qui « comptent passer au GNL à l'horizon 2025 » ?

Action 4. Engager les acteurs du cabotage touristique dans la conversion de leur flotte

Le titre même de l'action (Engager les acteurs ...) annonce des mesures vagues, sans objectif précis, ni échéances, ni financements ce que confirme la suite du document : il s'agit de réaliser un état des lieux, de créer un groupe de travail, de produire une stratégie d'intervention... Cela signifie que l'on part de zéro et que tout reste à faire, ce qui augure mal de résultats à court ou moyen terme. Cette action ne fait d'ailleurs pas l'objet d'une évaluation. On peut d'interroger sur sa présence dans le programme d'action.

Action 8. Améliorer la performance énergétique de la centrale de production chaud / froid de l'aéroport

Cette action est précise et échéancée (2022). **Cette date est-elle confirmée ?**

Elle ne devrait toutefois pas avoir un impact très important sur la pollution de l'air.

Action 16. Densifier le réseau de véhicules en autopartage.

Cette mesure nous semble controversée en matière de lutte contre la pollution et les émissions de GES.

L'autopartage présente un intérêt économique très fort pour les usagers, en optimisant l'usage et la rentabilité d'un véhicule, et pourrait se développer. En revanche, il peut inciter à augmenter l'usage de la voiture en réduisant son coût, ou intéresser des personnes qui n'ont pas de véhicule personnel. En ce sens, on ne peut pas dire aussi simplement qu'il « *Réduit la dépendance à la voiture individuelle* »

L'effet de la mesure repose sur l'idée que cela entraîne « *une réduction de la pollution car la flotte de véhicules mise à disposition est plus récente que le parc moyen.* » Cela reste à démontrer.

En ce qui concerne les dispositifs de voitures électriques partagées, l'expérience à grande échelle « autolib » qui a eu lieu à Paris de 2011 à 2018 s'est révélée un gouffre financier pour les finances publiques et a été abandonné. Il est peu probable que ce soit une solution à court terme pour Marseille.

En conclusion, cette action 16 ne nous semble pas pertinente pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques : à défaut, nous souhaitons que l'on nous démontre l'impact quantitatif de la réduction des rejets polluants grâce à l'autopartage.

Action 21. Développer le maillage de bornes de recharge (électrique), de stations d'avitaillement (GNV), et de bornes hydrogène.

Objectif :

- d'ici fin 2021, 275 bornes, soit 550 points de recharge accélérées :120 bornes à Marseille, 155 bornes dans les autres communes (à minima l'installation d'une borne dans chaque commune de la Métropole Aix-Marseille-Provence)
- d'ici 2025, 475 bornes de recharge publiques (PCAEM)
- d'ici 2030, 1 000 points de charge publiques (PDU)

Ces chiffres ne sont pas mis en relation avec les besoins, et ne permettent pas d'évaluer l'intérêt et l'impact de cette mesure.

Le budget annoncé (30 M € PCAEM et 124,5 k€ CC VBA) correspond à quels éléments de cet objectif ?

Action 24. Favoriser la constitution d'associations de ZA / ZI pour permettre la mise en réseau sur les sujets « qualité de l'air »

Action 25. Renforcer l'animation des ZA/ZI sur les alternatives : covoiturage, télétravail, coworking

Ces 2 actions sont intéressantes, mais consistent à favoriser, expérimenter, accompagner, mesurer... sans objectifs ni échéances précis. Il nous semble difficile d'évaluer l'impact de cette mesure en ce qui concerne la quantité de rejets polluants évitée !

Action 27. Mettre en place un observatoire partenarial de la mobilité

Action R21 du PDU MAMP. Un observatoire des flux logistiques

Action M12 du PDU MAMP. Un observatoire partenarial de la mobilité

C'est une reprise d'actions du PDU qui concerne le suivi et la connaissance

Action 35. Poursuivre le projet REPONSES (Réduire les POLLUTIONS en Santé Environnement)

Concernant le secteur de Fos/Étang de Berre **c'est un excellent dispositif** qui a permis de construire « un plan d'actions ambitieux visant à répondre à l'intégralité des 120 attentes exprimées par les habitants, coconstruit avec les acteurs du territoire. »

Pour autant, si c'est un levier de connaissance et de propositions pour les habitants, via le réseau associatif, il n'a aucune incidence par rapport à la réduction directe des pollutions que doit porter le PPA

Action 36. Sensibiliser aux bonnes pratiques agricoles (projet AGR'AIR)

Action 37. Accompagner les territoires pour une meilleure prévention du brûlage des déchets verts

Mesures simplement incitatives, pédagogiques, de recueil de données ou simplement incantatoires, sans délais ni objectifs précis.

Action 38. Développer la gestion autonome des déchets verts des habitants (programme prévention des déchets verts)

Cette action, positive en ce qui concerne les déchets, n'a aucune incidence sur la qualité de l'air et n'a pas sa place – à preuve du contraire- dans le PPA.

Action 39. Accompagner le développement d'un pôle de valorisation locale de la paille de riz

Là encore, **faute de bilan de réduction sur la pollution de l'air**, cette mesure apparaît incantatoire.

Action 42. Intégrer les enjeux « qualité de l'air » dans les projets.

Cette action concerne seulement le projet Euromed 2 de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM) ; nous notons avec intérêt la volonté de l'EPAEM de faire un état des lieux en matière de qualité de l'air .

Mais si la modélisation prévue de l'état futur du quartier en matière d'exposition de la population aux polluants atmosphériques montre que la totalité des rejets risque d'être supérieure, qu'en sera-t-il de l'opération ? Dans la mesure où il ne peut y avoir de réponse actuellement, cette action n'a pas sa place dans le PPA.

Action 45. Établir un répertoire des copropriétés les plus énergivores / polluantes

Cet inventaire aurait du être fait depuis longtemps. Son absence ne permet pas aujourd'hui de lancer des actions et des priorisations.

Action 46. Accélérer la mise en œuvre du Fonds Air Bois

Cette action concerne un dispositif existant qu'il conviendrait d'«accélérer». Il aurait permis en deux ans (2019 et 2020) «*de traiter 2200 dossiers*» sur un parc de 17374 logements se chauffant principalement au bois. **Que signifie exactement un dossier traité ? Un changement de chaudière ou un simple contact ?**

Action 47. Animer localement les actions « qualité de l'air »

Action 48. Déployer une surveillance «supra réglementaire» sur des polluants d'intérêt sanitaire (COV, PUF...) et sur des zones à enjeux (port / aéroport)

Action 49. Améliorer les connaissances sur les PUF, la biosurveillance, et l'imprégnation humaine

Action 50. Mettre en œuvre le projet DIAMS : plateforme d'échange de données sur la qualité de l'air et programme d'engagement citoyen et d'entreprises

Action 51. Développer les projets de sensibilisation associés aux «capteurs citoyens»

Action 52. Poursuivre le déploiement de l'outil pédagogique «L'Air et Moi»

Action 53. Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires

Bien que souhaitables ces actions ne comprennent que des mesures d'animation et de communication sans effet mesurable sur les émissions de polluants.

3) Conclusions

Dans le cadre de notre réflexion, nous avons donc déterminé:

- les 7 actions qui nous paraissent les plus importantes pour le PPA, (actions 1,9,10,12,17,31, et 44),
- les 14 actions où l'État devrait s'impliquer directement et pour lesquelles, nous constatons que , la quasi-totalité des cas, il ne prend aucun engagement (actions 5, 6, 11, 13, 19, 20, 22, 26, 28 à 30,34,42,43),
- les 9 actions où l'État devrait pouvoir mieux intervenir, que ce soit en apportant une aide financière ou en organisant des contrôles (Actions 2,7,14,15,18,23,32,38,40)
- enfin les 17 actions qui, tout en ayant un intérêt, n'ont pas d'impact pour la réduction de la pollution atmosphérique dans ce PPA.

Les éléments présentés, bien qu'ayant fait l'effort de lister de manière assez précise les actions entreprises par l'ensemble des acteurs porteurs d'enjeux, contiennent **beaucoup trop d'incertitudes pour garantir l'efficacité demandée par le Conseil d'État.**

L'État ne joue pas son rôle pour garantir la réalisation des actions. La majorité des actions mentionnées dans le PPA sont portées par d'autres acteurs que l'État. Le PPA peut être vu comme un joli support de communication sur les actions locales envisagées.

L'État ne mentionne jamais les engagements (réglementaires, financiers, etc.) qu'il prend pour garantir l'aboutissement des actions et le respect des engagements pris par les partenaires. Or le **contrôle réglementaire de l'État est une condition de réussite.**

Nous demandons à l'État de produire des garanties de réalisation pour chacune des actions.

Enfin deux partenaires ont été « oubliés » dans ce PPA :

- l'armée, notamment Carpiagne dans les calanques et la base aérienne d'Istres ;
 - le nucléaire et Cadarache et ITER
- qui apparaissent dispensés de toute obligation.**

La victoire obtenue par **l'Affaire du Siècle** montre bien que, juridiquement parlant, l'État a une obligation de résultat, pas simplement une obligation de moyens et encore moins une obligation de communication/ valorisation. C'est simplement ce que demandent Amis de la Terre Bouches-du-Rhône/Provence

Comme l'autorité environnementale, les Amis de la Terre 13/Provence donnent eux aussi un avis négatif sur le PPA présenté à l'enquête publique.

Les coprésidents



Véronique Sinou



Jean Reynaud

Le 18/10/2021

contacts : bouchesdurhone@amisdelaterre.org
