

CONCLUSIONS MOTIVEES

Enquête sur le projet de

Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région bastiaise

organisée selon l'arrêté préfectoral N° 109-2015 du 22 juin 2015

Commissaire-enquêteur : Bernard CASTELLANI 41, Luccianella 20600 FURIANI (06 10 34 55 04)

par décision du Président du Tribunal Administratif du 4 mai 2015

I. Régularité de l'enquête et du dossier proposé

L'enquête a respecté les formes légales.

Le contenu du dossier répond aux exigences du code de l'environnement

II. Domaines d'action du PPA

Le PPA de la région bastiaise est à la racine un plan de réduction des émissions de dioxyde d'azote (NO₂). En effet, c'est le dépassement de la **valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine** de la concentration de ce gaz, nocif pour le système pulmonaire, constaté en 2010 et 2011 qui a déclenché l'élaboration du PPA comme l'y oblige le code de l'environnement et une directive de l'Union Européenne.

Rappelons que le PPA est un dispositif qui vise à compléter les dispositifs existants et non à s'y substituer et qu'il concerne exclusivement les 8 polluants suivants : oxydes d'azote, particules PM₁₀ et PM_{2,5}, plomb, dioxyde de soufre, ozone, monoxyde de carbone, benzène, arsenic, cadmium, nickel et benzo(a)pyrène.

C'est pourquoi le PPA n'aborde pas du tout le problème, crucial à Bastia, de l'amiante, qui est traité en fait par le 2^{ème} Plan Régional Santé Environnement de Corse (PRSE 2), arrêté par le préfet de région fin 2012.

De même, on ne trouve pas dans ce PPA d'analyse et de mesures visant la pollution générée par la Centrale de Lucciana, reconnue pourtant par le plan comme la seule, parmi les 28 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) répertoriées, ayant un impact majeur sur la qualité de l'air (page 44).

On a seulement, page 92, les données d'émission en NO_x et poussières avant et après la toute nouvelle centrale (qui apporte une division par trois des NO_x) mais aucune information sur les retombées.

Questionnée sur le sujet, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), responsable du plan, a répondu : « ce nouvel outil est conforme à la réglementation actuelle et répond également au principe de Meilleures Techniques Disponibles définie par la directive européenne Industrial Emissions Directive (IED) et intégré dans le code de l'environnement (NdR : article L.515-28 : *Pour les installations énumérées à l'annexe I de la directive mentionnée ci-dessus et dont la définition figure dans la nomenclature des installations classées prévue à l'article L. 511-2, les conditions d'installation et d'exploitation mentionnées à l'article L. 512-3 sont fixées de telle sorte qu'elles soient exploitées en appliquant les meilleures techniques disponibles et par référence aux conclusions sur ces meilleures techniques. Il est procédé périodiquement au réexamen et, si nécessaire, à l'actualisation de ces conditions pour tenir compte de l'évolution de ces meilleures techniques.*) Enfin, Qualitair Corse a précisé que la centrale de par son éloignement n'avait pas d'influence sur les niveaux relevés dans Bastia. Ce sont les actions de réduction de consommation d'électricité qui permettront de réduire les émissions globales et surtout dans une prochaine échéance par son passage au gaz naturel. » Dont acte.

CONCLUSIONS MOTIVEES

Le périmètre du PPA regroupe douze communes et correspond à la zone de la surveillance exercée par Qualitair constituée par le « bassin d'air » autour de Bastia.

A ce propos, l'avis de la commune de San Martino di Lota met le doigt sur le manque de mesures concernant la partie nord de la zone du PPA. Il serait bienvenu de prévoir la mise en place d'un dispositif de mesure sur son hameau de Pietranera, réputé pour ses embouteillages en été dans sa rue principale de bord de mer étroite et commerçante où « l'effet canyon » doit jouer à plein pour une accumulation de pollution.

II. L'évaluation de la pollution

En fait, les études de Qualitair (une première étude en 2012 cartographiant la pollution de la ville de Bastia et une seconde en 2013, complémentaire, sur la zone sud du périmètre du PPA) montrent clairement que :

- le principal facteur du dépassement en NO₂ est la circulation routière.
- le dépassement de la valeur limite a lieu en de nombreux endroits au centre-ville et aux points de ralentissement de la R.N.193 au sud de la ville de Bastia.
- ces dépassements se produisent à proximité des axes routiers et diminuent rapidement en s'en éloignant.
- indiqué seulement en conclusion de l'annexe 5 : l'impact du port en termes de circulation automobile est à l'origine de plus de 15 % en moyenne sur l'année des émissions en oxyde d'azote.

Cependant, ce plan s'avère présenter une faiblesse concernant l'autre impact portuaire, dû aux panaches de fumée des navires. En effet, il affirme page 68, fig. 47 à l'appui : « **l'activité portuaire**, en juillet et août, entraîne une augmentation de l'ordre de 0,23 µg/m³ du niveau de fond en oxyde d'azote » Comparé à la valeur limite du NO₂ qui est 40 µg/m³, cela donne l'impression que l'impact portuaire est négligeable.

Or, la figure 47 correspond plus précisément à la modélisation de **l'impact des émissions de navires à quai**, comme indiqué page 69 de l'étude Qualitair qui de plus reconnaît dans sa conclusion que « l'étude n'a pas pu permettre de quantifier l'impact des panaches des bateaux dans les dépassements de valeur limite, cette évaluation n'étant possible qu'avec la réalisation d'un inventaire des émissions précis et d'une modélisation urbaine à fine échelle. »

Questionné à ce sujet, Qualitair m'a confirmé que la modélisation des panaches présentée était purement qualitative ayant permis seulement de choisir un site d'implantation adéquat pour la station mobile et que le valeur de 0,23 µg/m³ n'avait pas de lien avec la réalité qu'elle sous-estimait sûrement. Comme indiqué dans la conclusion de l'étude, la vraie évaluation sera possible après réalisation de l'inventaire régional des émissions qui est en cours de réalisation (finalisé début 2016) suivi d'une nouvelle modélisation.

Cette sous-estimation de l'impact des navires explique peut-être pourquoi la plan ne prévoit pas de mesure pérenne de passage des navires du fuel lourd au fuel léger quelle que soit la durée de l'escale, ce passage n'étant obligé actuellement que pour les escales de plus de deux heures. Le plan ne prévoit ce passage quelque soit la durée de l'escale que lors des pics de pollution.

CONCLUSIONS MOTIVEES

Alerté par l'observation d'un habitant des impacts olfactif et salissant (qui pour moi trahissent un excès de concentration de polluants) des panaches de fumée et par un article du Monde « la pollution du transport maritime plus dangereuse que celle du transport automobile » du 22 juillet 2015, rapportant que des chercheurs estiment que la moitié de la pollution de l'air liée aux particules dans les zones côtières et portuaires provient des émissions de bateaux, je ne peux que me joindre à la CTC pour demander d'**étudier les conséquences environnementales et financières, liées à une obligation permanente de passage au fioul domestique en approche et au départ du port dans un rayon de 8 milles nautiques** en y ajoutant de procéder **aussi à une enquête sanitaire** et si possible à une **vérification du niveau de pollution** en oxyde de soufre et en particules, pour le quartier à la fois proche du port et d'altitude supérieure à celle des cheminées des navires, à l'est-nord-est, axe principal des panaches, selon la modélisation de Qualitair et comme j'ai pu l'observer à trois reprises en m'étant rendu sur place au cours de l'enquête.

Pour preuve de la complexité du problème, il faudrait aussi rajouter **un volet technique à cette étude**. En effet, après ma rencontre avec M. Edeline, commandant du port de Bastia, la visite avec lui du Pascal Paoli, les explications du chef mécanicien et du commandant Pieraggi puis la description par M. Edeline des modes de gestion du carburant pour tous les navires passagers fréquentant le port, il apparaît qu'il existe une certaine difficulté technique dans le changement de fuel en cours de marche, spécialement dans le passage du fuel lourd au fuel léger. En effet, le fuel lourd est chauffé jusqu'à 130 ° pour diminuer sa viscosité et faire tourner les moteurs quand le fuel léger fonctionne à température ambiante. Ce dernier risque alors de se gazéifier. Ceci pourrait entraîner un arrêt des moteurs et le risque pour le navire d'être drossé à la côte ou pire en cas de fuite, un incendie est possible.

III. Les mesures du PPA et leur objectif

C'est ainsi que sur les 18 mesures préconisées par le PPA, 13 sont principalement dirigées vers la diminution de la pollution par les véhicules motorisés, donc en NO₂ mais aussi en particules PM₁₀ et 'PM_{2,5}', dioxyde de soufre, ozone, monoxyde de carbone et benzène :

- deux concernent la prise en compte de la qualité de l'air dans les études d'impact et de planification
- huit dont la mesure d'urgence concernent les modalités et inter-modalités des déplacements.
- une concerne le développement de flotte de véhicules moins polluants
- une concerne la sensibilisation des voyageurs à l'arrêt des moteurs pendant les attentes au quai.
- une concerne le suivi de la qualité de l'air dans le tunnel

Les 5 restantes concernent

- la diminution de l'impact des chantiers
- la promotion des foyers fermés
- le contrôle des chaudières de puissance
- le rappel de l'interdiction de brûlage des déchets verts
- le rappel de l'interdiction des déchets d'activité des entreprises.

Chaque mesure est décrite avec suffisamment de détail dans une fiche déclinant son objectif, les polluants concernés, le public concerné, sa description, sa justification, ses fondements juridiques, son pilote, ses partenaires, ses coûts et financement éventuels, son échéancier, ses indicateurs de suivi avec échéancier de mise à jour, les organismes chargés de récolter les données.

CONCLUSIONS MOTIVEES

Toutes ces mesures vont dans le bon sens, certaines avec une forte implication de la CTC qui reconnaît leur ensemble conforme aux orientations du Schéma Régional Climat, Air, Energie de Corse..

L'objectif global est la réduction de l'ordre de 25 % des émissions totales de dioxyde d'azote. Cet objectif ne sera atteint qu'avec l'implication des entreprises, des collectivités et des citoyens.

Le fait qu'il n'y ait eu que deux observations orales au long des 18 heures de permanence et aucune observation sur les 5 registres d'enquête me semblent venir plus du manque de conscience des élus comme de la population, des poisons impalpables produits par les combustions de tous ordres, que de la tenue de l'enquête au cœur des vacances estivales en Corse.

En conclusion de tous les éléments précédemment évoqués, je prononce donc :

Avis favorable

à l'approbation du plan de protection de l'atmosphère proposé dans cette enquête

avec les trois recommandations suivantes :

- **Ajouter une mesure visant à sensibiliser élus, personnel de santé et citoyens à la nécessité de la lutte collective contre la pollution atmosphérique.**
- **Lancer une étude complète sur le passage au fuel léger pour les navires, telle que définie au chapitre II, page 3 du présent document, pour, selon les résultats, éventuellement passer de cette action d'urgence à une action pérenne, par modification du plan à travers un arrêté du Préfet selon l'article R.222-30 du code de l'environnement.**
- **Mettre en place une surveillance de la qualité de l'air sur la rue principale de Pietranera.**