

ENQUÊTE PUBLIQUE

du lundi 27 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus

RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE
(PPA)
DES ALPES-MARITIMES COUVERT PAR 69 COMMUNES.

NOTE DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Destinaire :

Monsieur Aurelien DAVIOT
Chargé de mission qualité de l'air représentant la DREAL PACA Maître d'ouvrage

Membres de la commission :

Yvette BARATON
Françoise ROUXEL
Edith CAMPANA
Gérard MAUREL
Giovanni VALASTRO

Giovanni . VALASTRO
Président de la commission d'enquête
Le 8 novembre 2021

- ENQUÊTE PUBLIQUE PPA -
- PROCES-VERBAL DE SYNTHESE -

Sur proposition du sous-préfet, secrétaire général de la Préfecture des Alpes-Maritimes, il a été décidé l'ouverture d'une enquête publique relative à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes couvert par 69 communes.

La Commission d'enquête a été constituée par la décision N° E2100001806 du 3 juin 2021 pour les besoins de l'enquête publique préalable à approbation prescrite conformément à l'arrêté préfectoral du 25.05.2021 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique en date du 27 septembre au 29 octobre 2021 inclus, sur le territoire des sept communes suivantes : Nice, Menton, Comtes, Grasse, Cannes, Antibes et Saint-Laurent-du-Var (soit 33 jours).

Je soussigné Giovanni VALASTRO désigné, en qualité de commissaire enquêteur Président de la commission accompagné des membres titulaires : Yvette BARATON – Edith CAMPANA – Gérard MAUREL – Françoise ROUXEL, par Madame la Présidente du Tribunal Administratif des Alpes Maritimes pour conduire l'enquête publique relative à la révision du PLAN DE Protection de l'Atmosphère

- Remise du procès-verbal de synthèse -
- Code de l'environnement, article R123-16 -

Du fait de l'éloignement de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement Provence Alpes-Côte d'Azur, (DREAL PACA MARSEILLE) les observations dématérialisées ont été transmises le 22/10/2021.

Le procès-verbal de synthèse, document de 18 pages, a été transmis par mail le 08/11/2021 soit 10 jours après la mise à disposition des registres et lettres.

Un document attestant de la remise du Procès-Verbal de Synthèse sera annexé au rapport d'enquête.

I – Les bases légales.

- Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L220-1 sur l'air et l'atmosphère, L222-4 à L222-7 et R22-13 à R222-31 relatifs au Plan de Protection de l'Atmosphère ;
- Vu le code de l'environnement, et notamment l'article R122-17 II 13° relatif à l'évaluation environnementale de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement ;
- Vu le code de l'environnement, et notamment les articles R222-23, R123-9 à R123-22 relatifs à la procédure et au déroulement des enquêtes publiques portant sur les décisions ayant une incidence sur l'environnement ;
- Vu le code des transports et notamment l'article L6361-5 ;
- Vu le Plan de Protection de l'atmosphère approuvé le 6 novembre 2013 ;
- Vu le Plan de Protection de l'Atmosphère élaboré par le Préfet des Alpes-Maritimes et la DREAL PACA ;
- Vu la décision de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable n° F-093-20-P-0028 du 8 septembre 2020 portant décision au cas par cas et précisant que le projet est soumis à évaluation environnementale ;
- Vu les pièces du dossier d'enquête, constitué conformément aux dispositions des articles R222-24 et R113-9 du code de l'environnement ;
- Vu l'avis de l'autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires n°2021/10 du 12 avril 2021 ;
- Vu l'avis délibéré n°33 du 23 juin 2021 de la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable ;
- Vu l'avis du Conseil Départemental des Risques Sanitaires et technologiques des Alpes-Maritimes du 12 mars 2021 ;
- Vu les avis des organes délibérants du conseil régional, du conseil départemental, des établissements publics de coopération intercommunale et des communes concernés par le périmètre du PPA, conformément à l'article R222-21 du code de l'environnement ;
- Vu le courrier de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes-Côte d'Azur, proposant la mise à enquête publique du dossier de révision du Plan de protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes ;
- Vu la décision de la Présidente du Tribunal Administratif de Nice N° E21000018/06 du 3 juin 2021 désignant une commission d'enquête ;

II- Publicité de l'enquête -

Conformément à la législation en vigueur, des avis d'ouverture d'enquête ont été publiés par la Préfecture le 3 septembre 2021 soit vingt-quatre jours avant le début de l'enquête et rappelé le 1^{er} octobre 2021 soit dans les huit premiers jours de celle-ci dans le quotidien « Nice-Matin » et l'hebdomadaire « La Tribune Côte-d'Azur » diffusés (Publications annexées au dossier d'enquête).

Cette publicité a été complétée :

- Par affichage dans les sept mairies lieux de l'enquête et à la Préfecture des Alpes-Maritimes quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. (Les certificats d'affichage produits par les communes et par la préfecture des Alpes-Maritimes seront annexés au dossier d'enquête).

La réalité de ces affichages a été vérifiée par les commissaires-enquêteurs tout au long de l'enquête.

- Par affichage également dans les 62 autres mairies concernées par le périmètre du PPA.

III- Lieux et dates des permanences de la commission d'enquête.

Conformément aux mesures de publicité, les mairies concernées ont tenu à la disposition du public le dossier de l'enquête publique PPA du lundi 27 septembre au vendredi 29 octobre 2021, aux heures habituelles d'ouverture des mairies.

Les membres de la commission d'enquête ont assuré au total 21 jours de permanences.

Communes	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3
Antibes	27/09/2021	11/10/2021	29/10/2021
Cannes	30/09/2021	07/10/2021	26/10/2021
Contes	30/09/2021	21/10/2021	28/10/2021
Grasse	27/09/2021	19/10/2021	29/10/2021
Menton	27/09/2021	13/10/2021	29/10/2021
Nice	27/09/2021	13/10/2021	29/10/2021
Saint-Laurent-du-Var	27/09/2021	06/10/2021	29/10/2021
Préfecture	Réception du public sur rendez-vous.		

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête ont été clos et signés par les commissaires-enquêteurs en charge des permanences au niveau des communes.

IV- Contribution des PPA/PPC à l'enquête publique -

1- Conseil départemental de l'Environnement et des risques sanitaires et technologiques. (CODERST).

(04/06/2021).

Avis favorable à l'unanimité.

2- Conseil départemental des Alpes-Maritimes

Avis favorable

3- Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires. (ACNUSA).

(12/04/2021).

L'ACNUSA a donné un avis favorable au nouveau PPA des Alpes-Maritimes sous réserve que l'arrêté limitant l'usage des APU sur l'aéroport de Nice Côte-d'Azur soit revu, afin d'être suffisamment restrictif pour que l'action se révèle pertinente en termes de réduction des émissions.

-Thèmes abordés-	- Avis exprimés -
Projet PPA	L'ACNUSA apprécie : - que la situation du territoire aéroportuaire ait été prise en compte dans le cadre du PPA. - l'effort de communication dont rend compte le projet de PPA.
Challenge Air n°4 Action 6	=> L'autorité regrette l'ambiguïté de cette action, et propose d'indiquer, en lieu et place, que l'arrêté ministériel réglementant les APU sur la plateforme sera révisé afin de contribuer à réduire les temps d'utilisation des APU au strict minimum. => Demande d'aides au financement de moyens mobiles à la fourniture d'air chaud ou froid pour permettre d'éviter l'usage des APU.
Challenge Air n°4 Action 8	=> Avis très favorable. => Mettre en place de moyens de substitution fixes ou mobiles aux APU pour la climatisation/chauffage. => Inscrire des actions relatives à la réduction des émissions des véhicules et engins de piste. => Pour Cannes-Mandelieu, actions relatives à un plan de renouvellement des avions utilisés en formation (avions électriques), avec mise à disposition des aéroclubs de la plateforme des installations de recharge électrique.

Challenge air n°5	=> Cette action a des effets pertinents en termes d'amélioration de la qualité de l'air globale. => Il serait opportun qu'il y ait un engagement des deux aéroports pour atteindre les niveaux 4 ou 4+ de l'Airport Carbon Accreditation. => Les résultats escomptés en matière de réduction de GES permettront de réduire les émissions de gaz polluant et de particules.
Challenge air n°6	=> Intérêt de suivre et diffuser les mesures de la qualité de l'air aux abords des aéroports de Nice, et Cannes-Mandelieu. => L'ACNUSA regrette qu'aucune action du plan ne vise les émissions des aéronefs pendant les phases de décollage, atterrissage, et montée, car les émissions durant ce cycle représentent la source principale et majoritaire des émissions d'oxydes d'azote sur les aéroports. => Intérêt de reprendre les travaux engagés en 2020 sur la mise en place d'un système de modulation des redevances aéroportuaires pour favoriser les avions les moins polluants.

4- Avis de l'Autorité environnementale (extraits) .

4.1- L'évaluation environnementale.

=> L'Ae recommande de présenter la problématique des PA sur un périmètre suffisant pour tenir compte de l'ensemble des émissions qui affectent la qualité de l'air du département par la PA émise sur le territoire du PPA et des territoires affectés par la PA émise sur le périmètre du PPA.
=> Pas d'informations spécifiques concernant les perspectives en matière de changement climatique dans les A-M.
Analyse des solutions de substitution et justification des choix : => l'Ae recommande de compléter le chapitre sur les choix en explicitant, le cas échéant,

les options alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes, et les raisons de leur abandon.

4.2- Analyse des incidences sur l'environnement et la santé humaine.

=> L'évaluation est sommaire : elle ne porte que sur les PM et le NO₂, alors que bien d'autres polluants sont présents et s'ajoutent au fardeau sanitaire de la qualité de l'air.

=> l'analyse est uniquement qualitative pour l'O₃, alors que Nice fait partie des 7 agglomérations françaises dans lesquelles on mesure chaque année des niveaux d'O₃ supérieurs au seuil réglementaire.

=> Les A-M. sont particulièrement exposées à une pollution chronique à l'O₃ pendant un nombre de jours importants dans l'année, même si le niveau de 180 µg/Nm³ tend à ne plus être dépassé.

=> L'évaluation des concentrations d'O₃ dans l'air ambiant est trop sommaire et devrait être quantitative à une échelle suffisamment large afin de prendre les mesures susceptibles de protéger la population et les écosystèmes (risque de nouveau contentieux au regard des niveaux de pollution).

=> L'Evaluation Environnementale ne quantifie pas le lien entre les émissions de précurseurs, les conditions météorologiques, et la formation d'O₃, alors que des outils de modélisation permettent une telle évaluation.

=> L'Ae recommande de compléter l'EE par une modélisation de l'évolution des concentrations d'O₃ et de prendre le cas échéant des mesures ERC.

=> Reprendre dans l'EE des extraits des cartes de l'étude AtmoSud *localisant précisément* les secteurs où la population est exposée à des valeurs supérieures aux Valeurs Guides de l'OMS.

=> Compléter l'EE du PPA par *une évaluation territorialisée des risques pour la santé des habitants*, au moins sur les territoires les plus soumis à pollution de l'air.

=> L'Ae recommande de compléter l'EE par une évaluation des incidences écotoxicologiques et physiques sur les écosystèmes, notamment les sites Natura 2000.

=> L'Ae considère que l'amélioration attendue par le PPA reste faible.

4.3- Efficience du PPA au regard des enjeux environnementaux.

Enjeux de la qualité de l'air.

Démarche d'élaboration du PPA.

=> 7 ateliers au niveau départemental ;

=> 3 ateliers au niveau régional, réunissant 65 participants.

L'Ae observe que la question de la biodiversité et des espaces naturels semble n'avoir été abordée par aucun atelier.

Articulation avec les autres plans et programmes.

=> L'Ae recommande de renforcer les mesures du PPA afin que les réductions d'émissions soient au moins égales aux objectifs du SRADDET des AM.

Transport terrestre.

=> L'absence de localisation précise des effets de la diminution des émissions sur la qualité de l'air dans les zones habitées ne permet pas de juger avec précision des incidences de cette mesure.

=> L'Ae recommande d'informer et sensibiliser le public sur l'importance des impacts sur la santé de la circulation et de la vitesse en centre-ville sur Nice et sur l'A8.

=> Préciser le périmètre et le contenu de la ZFE de la métropole de Nice, en veillant à couvrir l'ensemble des secteurs susceptibles de dépasser les valeurs de référence pour les NOx (valeur limite), et les PM, (valeurs guides).

=> Compléter le PPA par un ensemble d'actions de réduction des émissions des transports routiers liées à l'A8.

=> Envisager d'y limiter la vitesse à 70 km/h tant que les dépassements de la valeur limite en NOx persistent.

Résidentiel tertiaire.

=> Mettre en place des mesures d'incitation au remplacement d'appareils de combustion peu performants, et de dispositifs d'information et de sensibilisation aux liens entre l'utilisation de solvants, les émissions domestiques, et les risques sanitaires liés à la pollution à l'intérieur des locaux.

Industrie.

=> renforcer les mesures de réduction des émissions de NOx et de COV de l'industrie en visant au plus vite les objectifs de qualité en termes de pollution à l'O3.

Transport aérien.

Compléter l'EE par une quantification des émissions directes et indirectes des PA et de la qualité de l'air au voisinage de l'aéroport, dans l'état actuel et en tenant compte des augmentations de trafic que rendraient possibles le projet d'extension.

Transport maritime.

=> Compléter le dossier par une modélisation de la PA de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Nice et de Cannes proches des ports et d'identifier la contribution des navires.

Agriculture.

=< Une exploration des questions de transfert de pesticides en milieu aérien permettrait une complète information du public.

Conséquences pour les concentrations dans l'air.

=> Pour pouvoir garantir le respect de l'objectif du PPA, l'Ae recommande de réévaluer si le positionnement des capteurs est adapté pour pouvoir le démontrer, et de compléter le PPA par une mesure de suivi par des campagnes ciblées sur les secteurs les plus exposés.

=> Faire de la réduction de la pollution par l'O3 une priorité du PPA et de renforcer les mesures de réduction pour tous les précurseurs.

Enjeu de biodiversité.

L'Ae recommande de compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure de l'AOT₄₀, l'estimation de la formation d'O3 au niveau des espaces naturels, puis de mettre en place, si nécessaire les mesures qui permettent de garantir le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité.

5- Avis des communes, collectivités et EPCI.

CANNES	<i>Délibération n°16, le 14/06/2021)</i> Avis favorable, à l'exclusion de l'action n°13, « <i>Mettre en place la circulation différenciée dans le cadre du Plan d'Urgence Transports</i> »
CACPL	<i>(Délibération n°24, le 11/06/2021)</i> Avis favorable, à l'exclusion de l'action n°13, « <i>Mettre en place la circulation différenciée dans le cadre du Plan d'Urgence Transports</i> »
CASA	<i>(Délibération n°BC.2021.097, le 31/05/2021).</i> Avis favorable avec propositions.
CARF	<i>(Délibération n°90/2021, du 07/07/2021).</i> Avis favorable.
LE BROCC	<i>(Courrier du 20/04/2021).</i> Avis favorable.
MNCA	<i>(Courrier du 19/07/2021).</i> Avis favorable.

V- Contributions associatives à l'enquête publique -

Association A. D. E. A. O. G. J – (29/10/2021).

(Association de Défense de l'Environnement Antibes Ouest – Golfe Juan –

1- Dire déposé également lors de la concertation du PPBE de la CASA. (18/9/2020).

=> **Le contrôle des 2 roues** n'est pas identifié comme étant pertinent en termes d'efficacité acoustique alors que ce moyen de déplacement constitue une des sources majeures de bruit.

=> **Ne peut-on pas installer des indicateurs de volume sonore** à mettre sur les radars pédagogiques existant, pour corrélérer vitesse et bruit.

=> De nombreuses pistes sont indiquées comme « cyclables » alors qu'elles ne sont pas réalisées.

=> **Dans notre territoire, plusieurs zones dépassent les seuils critiques.**

=> **En ce qui concerne le bruit des avions**, les modalités de calcul moyennées ne reflètent pas le réel désagrément subi par les habitants.

L'étude ne prend pas en compte l'impact de l'accroissement conséquent prévu du trafic aérien de l'aéroport de Nice.

=> **Les problématiques du bruit généré par les chantiers** ne sont pas abordées.

2- Courrier adressé à Mr. Léonetti, Président de la CASA, concernant l'enquête PPA.

=> **Demande d'installation d'un appareil MIQASS à proximité de la RD 6007**, route qui supporte un trafic important, avec des points de congestion et une accumulation de gaz nocifs pour la santé.

=> **Même demande concernant le rond-point des Eucalyptus.**

Association A. S. P. I. C. Document de 4 pages (20/10/2021).

Association Spéracèdoise Pour l'Information des Citoyens et la défense de l'environnement).

=> Le diagnostic de la pollution des AM. occulte la part des transports aériens :

- le résumé non technique ne fait aucune mention au transport aérien comme source d'émission des principaux polluants atmosphériques en région PACA ; (encadré p.6) ;

- le PPA ne fournit pas suffisamment d'explication sur l'analyse descriptive utilisée pour distinguer pour distinguer les émissions provenant des transports terrestres et des transports aériens.

=> Les 6 mesures proposées ne sont pas à la mesure des enjeux.

=> Il manque une analyse détaillée de la part de chacun des secteurs dans le niveau global des émissions sur la zone à risque pour mettre en évidence l'effort de chacun des secteurs, (aérien en particulier).

=> La diminution globale du trafic aérien en tenant compte de la notion de service public (par opposition aux jets privés), doit figurer comme une action en tant que telle.

=> L'enjeu est dans la réduction des transports en général et du trafic aérien en particulier dès aujourd'hui, pas dans la mise en œuvre de mesures accessoires qui ne seront pas mises en œuvre par les navigants ni contrôlées par les aéroports.

=> La station urbaine du pays de Grasse est la seule qui ne fasse pas partie du réseau AtmoSud des stations de mesure « Union Européenne »

Le retard en matière de réseau de mesures sur le Pays de Grasse est impérativement à compléter et améliorer.

=> Le Pays de Lérins est le plus impacté par les retombées immédiates des émissions des avions au départ de l'aéroport de Mandelieu.

Une station de mesures « transports » devrait y être installée, afin d'améliorer la connaissance autour de l'aéroport de Mandelieu.

=> Le plan d'action du PPA ne comporte AUCUNE ACTION de réduction spécifique des émissions du secteur industriel.

=> Les fiches action 31 à 33 ne fournissent aucune information quant aux partenaires, aux échéances et aux indicateurs tout en mentionnant que « l'impact sur l'exposition des populations est important ».

=> Le PV du CODERST indique qu'il existe des corrélations entre certains polluants et certaines pathologies respiratoires.

Le PPA ne lie pas suffisamment les enjeux de pollution environnementale et les enjeux sanitaires.

=> Les projets d'extension de l'aéroport NCA et l'augmentation du trafic aérien sur l'aéroport de Mandelieu liée au nouvel itinéraire d'approche ne sont à aucun moment pris en considération.

=> A l'instar des autres secteurs, le secteur industriel du Pays de Grasse doit prendre des engagements chiffrés en ce qui concerne la réduction et la prévention des risques dus aux émissions des incinérateurs et des parfumeries.

=> Le dispositif « les jeunes sentinelles de l'air déployé sur le territoire de la CAPG est à compléter.

Association « POINTE BATTERIE » (26/10/2021)

Association de copropriétaires.

- => Je refuse la nouvelle trajectoire d'approche N/O pour les jets d'affaires.
- => C'est une honte de laisser ces avions pollués atterrir avec parfois 1 seule personne à bord par ces temps de remise en question écologique. STOP.

Association ASPONA (Dires N° 60 et 101).

(Association pour la Sauvegarde de la Nature et des sites de Roquebrune-Cap-Martin Menton et environs) - Document de 26 pages -

1/ Action 15.2 :

=> Prendre en considération la part significative des deux roues motorisées, qui représente environ un tiers des navettes pendulaires entre Monaco et l'Italie.

=> Augmenter la fréquence de la desserte de la gare de Vintimille aux heures de pointe, au regard de l'importance du transit des travailleurs transfrontaliers à l'est de Monaco.

=> Prolonger la ligne pour favoriser une liaison directe Monaco / Breil-sur Roya.

2/ Action 22 : « Mailler un itinéraire avec escalateurs et ascenseurs publics ».

=> Action en déphasage avec les besoins à satisfaire en priorité pour assurer la sécurité des piétons sur la moyenne corniche, qui traverse des quartiers d'habitation à Beausoleil ou Roquebrune-Cap-Martin (parapets à l'abandon, trottoirs défoncés, absence d'avaloirs en cas d'orage).

=> Absence de marquage au sol avec stationnements de véhicules, empêchant l'aménagement de trottoirs ; 10% des trottoirs inaccessibles aux PMR.

3/ Action 48.

Implication insuffisante des associations.

4/ Fiche 49.

=> Mener d'ici 2025 deux campagnes de mesure en complément des modélisations de la dispersion atmosphérique :

- en zone littorale entre Beaulieu et Menton, pour les particules et les composés chimiques, les données via l'IMSEE étant assez préoccupantes ;

- dans la vallée de la Roya, pour ce qui est de la concentration en ozone durant la période estivale.

=> De manière générale, le volet information au public et sensibilisation sur les niveaux de pollution en temps réel apparaît comme un maillon faible du plan, avec des objectifs très généraux dilués dans les dispositifs institutionnels.

Dire déposé au registre de Menton, R-02.

=> Demande que l'association soit désormais associée aux enquêtes PPA au titre de Personne Publique.

=> les propositions de modifications de certaines fiches-actions soumises en décembre 2020 n'ont pas été intégrées.

=> Demande que le PCAET de la CARF en projet soit bien intégré au PPA 06.

=> demande que l'exemple de bonne pratique engagée par l'ASPONA soit intégrée à la fiche N° 51.

=> Demande d'installation de stations de mesure de la qualité de l'air dans les « Points noirs » de Roquebrune Cap-Martin et Menton :

- à la gare routière de Menton,

- à la patte d'oie de l'église Saint-Joseph, D-123/ D-6007.

Association ASDEFMAR / GADSECA – (24/10/2021)

(Dire N°71).

1/ Aérien.

=> Mesurer la pollution des avions au sol ne suffit pas ; il faut avoir la connaissance de la pollution émise au décollage et à l'atterrissage ainsi que dans un pourtour de 10 à 15 km de l'aéroport.

=> aux abords des aéroports, ne pas faire d'estimations, mais des mesures vraies par l'installation de capteurs.

=> Prioriser les décollages et atterrissages au large, afin de minimiser la pollution sur la population vivant sur la bande littorale.

2/ Maritime.

=> Taxer fortement les navires quels qu'ils soient qui tuent des cétacés dans nos eaux territoriales, car les cétacés emmagasinent des tonnes de gaz carbonique.

=> exiger l'installation à bord des navires de matériel permettant l'identification d'obstacles.

3/ Transport terrestre.

=> Arrêter de promouvoir une migration vers des parcs électriques qui vont polluer avec des tonnes de batteries, et encourager la recherche vers d'autres sources telles que l'hydrogène.

4/ Résidentiel – Aménagement.

Concernant l'installation de panneaux solaires, mettre en place un plan départemental afin d'éviter des installations anarchiques.

Association Roya Expansion Nature. (Dire N° 76).

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Notre association a été membre du comité de pilotage de la révision du PPA06. Nous avons participé aux ateliers thématiques, à la réunion de validation du 11 décembre 2020, ainsi qu'à la réunion de mars 2021 à laquelle les associations étaient conviées pour une dernière rencontre.

Nous vous informons que le conseil d'administration de notre association est opposé à la validation de la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère du 06 pour les raisons que nous exposons dans le document joint "EP_PPA06_REN_VF.pdf" accompagné d'une pièce jointe "ARTICLE REVISION PPA 06.pdf".

[Les deux documents d'un total de 12 pages sont joints en annexe.](#)

VI- Participation citoyenne à l'enquête publique -

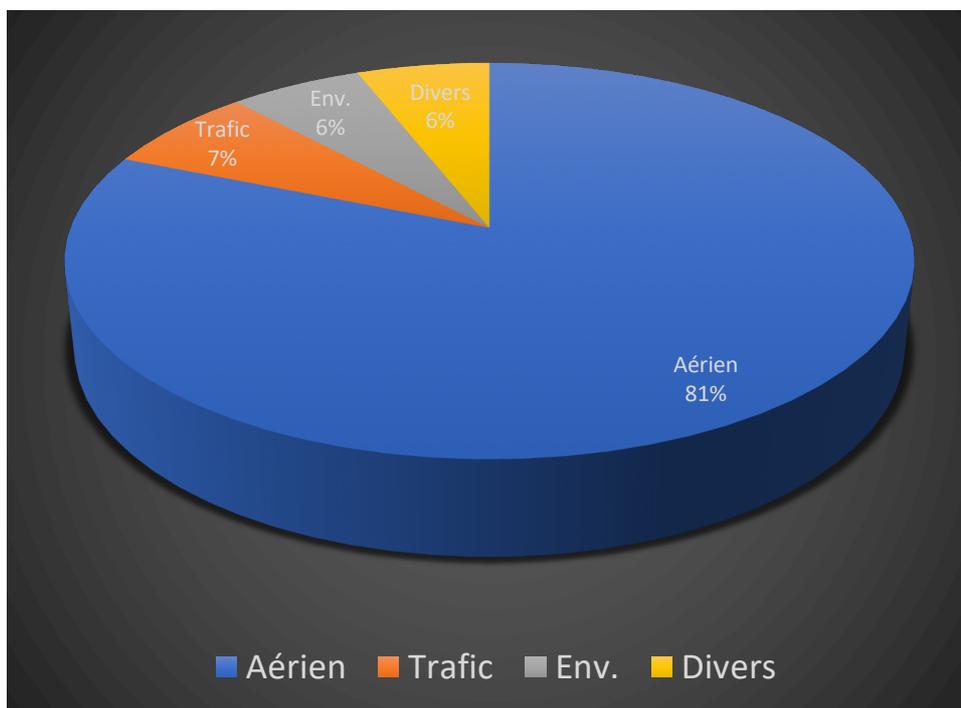
1/ Les avis déposés sur le site internet de la Préfecture.

La préfecture a enregistré 101 dires au total.

Certaines interventions ont abordé plusieurs aspects du PPA, des intervenants ont déposé deux avis concernant le même sujet.

Au total, l'ensemble des avis qui aura vocation à être traité sera supérieur au nombre d'intervenants.

(NB : Les dires déposés par les associations sur le site de la Préfecture ont été pris en compte ci-dessus).



Le volet aérien.

La plus grande part des intervenants se sont exprimés sur le volet aérien du PPA.

Tous ont refusé le projet de création d'un nouveau couloir aérien, demandé un arrêt ou une réduction drastique du survol de l'arrière-pays par les jets privés.

Les motifs évoqués sont pour l'essentiel :

=> **Les pollutions atmosphérique et sonore** engendrées par le survol trop fréquent des zones d'habitation, et difficilement supportables au quotidien.

=> **Beaucoup notent l'incohérence du projet PPA** qui « ...envisage des mesures fortes pour la réduction de la pollution en zone de trafic, et ne prévoit rien pour les émissions des jets privés, dont le kérosène est bien plus polluant que le diesel des voitures ».

=> **Le risque sanitaire**, en particulier pour les enfants et les personnes hospitalisées, le tracé des couloirs imposant le survol des lycées et collèges, ainsi que de l'hôpital de Grasse.

=> **L'impact écologique** : par le survol de sites Natura 2000 lors de la phase d'approche des aéronefs.

2/ Les avis déposés en communes.

Modes de dépôt des observations.

Communes	Registre papier	Courriers remis	Lettres reçues
Antibes	1	2	0
Cannes	7	0	0
Contes	0	0	0
Grasse	1	0	0
Menton	4	0	0
Nice	0	0	0
Saint-Laurent-du-Var	1	0	0
Total participation	14	2	

1- ANTIBES.

Pour la commune d'Antibes, la seule contribution apportée est celle de l'association A. D. E. A. O. G. J.
Elle est traitée au chapitre « Contributions associatives ».

2- CANNES.

R- 01- Mme. Gisèle TOSAN – Cannes – (06/10/2021).

(Propriétaire d'un commerce à la Pointe-Croisette).

=> Signale de nombreux problèmes de comportements et d'incivilités, de dégradations de biens publics liés au stationnement de camions de livraison en centre-ville.

=> Demandes :

- Copier les dispositions émises en souhait par la CAPG ;
- Charte de logistique urbaine durable à l'attention des transporteurs et des commerçants ;
- Règlementation concernant les aires de livraison ;
- mise à disposition de données pour les transporteurs afin de réaliser le dernier km de livraison avec de petits véhicules plus propres.

=> Prévoir des mesures identiques à celles qui ont été instaurées aux calanques, afin de limiter l'accès aux îles de Lérins.

=> Développer et multiplier les jardins partagés : potagers et vergers, dans tout le territoire des AM.

R-02- Mme. Stéphanie DEDOBETER – Mougins – (29/10/2021).

=> L'adoption d'un PPA est une très bonne chose pour l'environnement. Il est en parfaite cohérence avec les actions déjà menées en ville de Cannes.

=> Supprimons l'action N° 13 dont je ne comprends ni l'intérêt ni l'efficacité.

R-03- Mr. Paul GUITTON – Cannes - (29/10/2021).

=> La ville de Cannes a déjà prévu beaucoup de zones 30 et de zones partagées à 20 km ; le réseau de bus est extraordinaire ; les nombreux parkings permettent un stationnement pas cher.

=> Supprimer l'article 13 qui va tuer tous les commerces de proximité et détruire l'emploi.

R-04- Mme. Thérèse TORRENTE – Cannes-la-Bocca – (29/10/2021).

=> Je suis favorable au PPA dans le département.

=> Je ne comprends pas bien le sens de l'action 13 qui concerne la circulation différenciée.

R-05- Mme. Marie-Thérèse BRONER – Cannes-la-Bocca – (29/10/2021).

=> Le PPA est une action extraordinaire, en revanche, ne l'appliquer que sur 6 centres-villes est une hérésie.

=> Pour être efficace, il faut l'appliquer par la suppression pour tous les centres-villes et ne pas démolir l'attractivité commerciale de ces centres urbains. ?? (difficile à déchiffrer).

R-06- Siliona INTERNICOLA - Le Cannet – (29/10/2021).

=> Si on voulait tuer les centres-villes déjà en grande difficulté, on ne s'y prendrait pas autrement qu'en appliquant l'article 13 du PPA.

R-07- Mme Geneviève BRUN – Cannes – (29/10/2021).

=> Très belle initiative de mettre en place ce PPA. Il faudrait l'élargir au département et à tout le territoire français.

3- CONTES.

Pas d'avis exprimés.

4- GRASSE.

R- 01- Mr. JP. HAUER – (29/10/2021).

Les normes appliquées dans le département des AM. dans le cadre de la lutte antipollution sont encore en dessous des normes appliquées dans d'autres régions de France.

Les actions relativement faciles à mettre en place prioritairement pour lutter contre la pollution concernent les points suivants :

1/ Interdiction formelle de tout brûlage, qui libère dans l'air des particules fines nocives pour la santé ; le brûlage d'arbres autorisés sous dérogation provoque une gêne pour les habitants du pays de Grasse, d'autant que souvent, à l'odeur, il est brûlé d'autres choses que les végétaux.

2/ Contrôle des excès de vitesse, notamment pour les motards, qui génèrent un surcroît de pollution atmosphérique et sonore.

3/ Les actions à long terme.

=> Augmenter la fréquence, la qualité, la ponctualité des transports en commun.

=> Moyens de déplacement plurimodulaires.

=> Agir sur la pression foncière qui déplace la population active dans l'arrière-pays.

=> Refuser tout projet de bétonnage s'il n'est pas accompagné d'une étude environnementale.

=> Refuser de se plier au lobby de l'aviation qui voudrait augmenter les rotations et le tonnage sur l'aéroport de Mandelieu au détriment des populations habitant dans les couloirs de vol.

La motivation principale d'un atterrissage à Mandelieu au lieu de Nice se situe au niveau des taxes d'atterrissage (économie de 500 euros).

5- MENTON.

R-01- Mr. Léonard LOMBARDO. (08/10/2021).

=> parmi les actions importantes, il est indispensable de développer le fret par le rail, afin de désengorger les voies, et notamment l'autoroute.

R-02- Association ASPONA. (13/10/2021).

(Dire traité ci-dessus au niveau du chapitre dédié).

R-03- Mme. Marie-France CAT. (15/10/2021).

=> Le réseau ferroviaire n'est pas suffisamment exploité, tant pour les passagers que pour les marchandises.

=> Les communes devraient proposer des possibilités de broyage à domicile pour restreindre le brûlage, en laissant les copeaux sur place pour paillage.

R-04- Mr. Norbert VERAN – (26/10/2021).

=> Note avec satisfaction l'amélioration de la qualité de l'air dans la zone PPA 06 entre 2010 et 2019.

=> Observations concernant les communes de la CARF.

- Le transport routier constitue une source importante de production d'O₃, NO_x et particules.

- Les villes de la CARF sont très souvent polluées par l'intensité du trafic aux heures de pointe (population travaillant à Monaco) : voies saturées, congestion des centres-villes.

- Les habitants de ces zones sont soumis à une importante pollution atmosphérique et sonore ; d'où la nécessité d'un grand plan des mobilités.

=> Par ailleurs il semble que l'information de la population soit défaillante :

- pas de capteurs, pas de communication au public sur la qualité de l'air au quotidien, ou lors des pics de pollution.

6- NICE.

Pas d'avis exprimés.

7- SAINT-LAURENT-DU-VAR.

R- 01 –Mme. HUTIN – (06/10/2021).

=> Non au projet. Déjà trop de voitures, avenue du 11 Novembre.

=> Parking public pour les Laurentins.

VII - Questions de la commission d'enquête -

Une réunion d'échange entre les commissaires enquêteurs et M. DAVIOT représentant la DREAL PACA Marseille maître d'ouvrage a eu lieu de 22 octobre 2021 à 10H en visioconférence.

Questions de la Commission d'enquête :

1- Concernant la pollution en zone de trafic et l'exposition de la population aux nuisances.

2.1. Une seule station dédiée, Nice-promenade des Anglais :

À partir de ces seules mesures (s'il y en a d'autres, elles ne sont pas déclinées dans le document), on déduit des calculs d'émissions au fil de l'eau, et un prévisionnel de réduction d'émissions.

Quel est le niveau de pollution au niveau de la voie Mathis ?

Dont les habitations sont situées à moins de 50m de la voie, ou des artères de centre-ville, plus représentatives ?

2.2. La réglementation pour le NO2 n'était pas respectée sur le site d'Antibes Guynemer en 2011. (Révision PPA 2013, page 42).

Il n'y a apparemment plus de station de mesure sur ce site. Comment a évolué la situation ?

2.3. Pourrait-on avoir , transmissions des Indicateurs d'Exposition moyenne établis sur tous les sites de prélèvement ?

2.4. Existe-t-il un zoom sur les secteurs les plus exposés permettant d'ajuster les mesures pour éviter ou réduire les incidences les plus importantes localement ?

- Trafic aérien/Pays grassois ;
- Trafic urbain/A8/Nice ;
- Trafic urbain/voie Mathis, etc.. ;

2.5. La plupart des voies de circulation douces (piétons, vélos), cheminent le long des voies de trafic. Existe-t-il un contrôle ou une évaluation des concentrations de polluants le long de ces parcours ?

2.6. Quel est le niveau d'émissions des aéronefs hors phases de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée ?

VIII Réponses du 5 /11/2021 apporté par Monsieur DAVIOT DREAL PACA Marseille

Suite aux nombreuses questions posées sur le dispositif de surveillance des polluants mis en oeuvre par AtmoSud, voici ci-dessous et en PJ leurs éléments de réponse.

- sur l'explication de la modélisation déployée pour estimer les niveaux de pollution sur le territoire : *un petit schéma du processus en pièce jointe* (Nota ce schéma sera joint au Rapport)

- sur l'Indice d'Exposition Moyenne aux polluants : *Nous utilisons l'indice ISA. Les ASQAA ont défini ensemble une méthode de suivi de l'exposition des populations basées sur les cartographies à fine échelle et par polluant, sur lesquelles sont croisées les populations résidentes, permettant d'avoir une vision plus fine et annuelle de l'exposition des populations.*

- sur les stations fixes : les raisons de l'arrêt de la station Guynemer (Antibes) en 2016 ; les motivations pour le choix de la promenade des Anglais pour la station "trafic" sur Nice (par rapport à des rues canyon comme Voie Mathis ou Victor Hugo)

**Pour la station Guynemer, voici une publication qui résume les raisons de son arrêt :*
<https://www.atmosud.org/publications/antibes-evaluation-de-la-qualite-de-lair-et-validation-de-site-stade-gilbert-auvergne>

Suite aux nouvelles normes européennes, le site historique d'Antibes Guynemer n'est plus représentatif d'une typologie trafic. Cette évolution, associée à des difficultés techniques (conformité électrique du site), a conduit Air PACA à chercher un nouveau site en remplacement de celui-ci, définitivement arrêté en février 2016.

**Concernant site trafic à Nice : la principale contrainte a été de trouver un site pérenne répondant aux critères d'implantation et aux besoins techniques d'espace et d'accès. D'autres sites avaient été envisagés, comme à Victor Hugo ou au parc Durandy, mais les travaux de la station souterraine du tram ne l'a pas permis. De plus pendant toute la phase de travaux du tramway le trafic routier sur cet axe était quasi nul. La voie Mathis est très atypique, axe fermé la nuit, sur la majorité du tracé le trafic est surélevé, absence d'espace permettant une implantation.*

D'autres axes avaient été envisagés Barla, Carabacel, les trafics sont moins importants, mais il y a un fort effet canyon du bâti et les enjeux sont importants. L'espace et les contraintes de raccordement n'ont pas été réunis.

Le site promenade actuel était intéressant à plusieurs titres : axe à très fort trafic situé sur un site recevant public sensible (Hôpital Lénval). Constituant l'une des principales entrées sur la ville de Nice, il constitue un bon suivi sur la zone. Une campagne temporaire avait été réalisée pour qualifier le site et les niveaux relevés. De plus ce site garantissait de ne pas être impacté significativement par des gros travaux.

- sur l'aérien : *En terme d'émission de polluants (hors GES) : toutes les émissions associées aux phases LTO (<1000m) sont associées à l'aéroport et à la commune qui l'accueille. Les émissions sont calculées par type d'avion sur la base des données UAF et des calculs réalisés par la DGAC sur chaque mouvement d'appareil.*

Une mise à jour de ces données vient d'être finalisée dans le cadre de l'inventaire 2019 : à noter que sur les petits aérodromes, il y a une surestimation, notamment à Cannes

-VII – Autres

Toutes les observations recueillies sur les registres d'enquêtes et sur les courriers sont jointes en annexe.

Le maître d'ouvrage devra cependant prendre en compte avec attention les observations recueillies tant du côté de l'Etat, personnes publiques associées et les demandes formulées par les Associations et les remarques citoyennes.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire parvenir en retour sous quinzaine, un mémoire, en complément d'informations que vous pourriez juger utiles d'apporter, en réponse aux interrogations des usagers. Celui-ci sera joint au compte rendu final de l'Enquête Publique et éclairera utilement les conclusions et l'avis de la commission d'enquête.

Veillez agréer, Monsieur Le Directeur , l'expression de mes respectueuses salutations

PS : pièces jointes :

- 101 -Observations dématérialisées
- Observation de l'Association Roya Expansion Nature. (Dire N° 76).
- 14 -Observations recueillies sur les registres

G. VALASTRO

