



Objectif 2025

Observations

en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique du PPA des Alpes-Maritimes – Objectif 2025



**PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

A. PRÉAMBULE

Éléments réglementaires

L'enquête publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes – Objectif 2025 s'est tenue du 27 septembre au 29 octobre 2021. La commission d'enquête a reçu les observations orales et écrites du public lors de permanences réalisées dans 7 communes du territoire couvert par le plan ainsi que par voie dématérialisée.

Conformément à l'arrêté préfectoral du 30 juillet 2021, la commission d'enquête a adressé le 8 novembre 2021 un procès-verbal de synthèse de l'enquête publique à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA), responsable du plan.

Selon les modalités de l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA) dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations : il s'agit du présent document.

Par ailleurs, la commission d'enquête dispose d'un délai d'un mois à compter de la fin de l'enquête publique pour produire et communiquer son rapport sur le déroulement de l'enquête et les observations recueillies et ses conclusions motivées.

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

Après avoir rappelé les bases légales encadrant la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes et de son enquête publique, la Commission d'enquête a synthétisé les contributions et avis des personnes publiques associées, des associations et du public et analysé la diversité des contributions citoyennes selon les thématiques abordées, les lieux d'enquête sollicités et la forme de remise des contributions.

Ainsi, il est relevé que 81 % des 101 contributions enregistrées lors de l'enquête publique portent sur la thématique du trafic aérien.

Enfin, la Commission d'enquête liste les questions posées à la DREAL PACA (maîtrise d'ouvrage du PPA) le 22 octobre, lesquelles concernent exclusivement le dispositif de surveillance de la qualité de l'air (stations fixes, modélisations) et les transports ; et rapporte les réponses communiquées par la DREAL, après sollicitation d'AtmoSud.

La Commission d'enquête conclut en sollicitant la DREAL PACA ainsi :

« Je vous saurai gré de bien vouloir me faire parvenir sous quinzaine, un mémoire, en complément d'informations que vous pourriez juger utile d'apporter, en réponse aux interrogations des usagers. »

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

B. Compléments d'informations utiles, en réponse aux interrogations citoyennes

(1) Sur l'aérien : précisions concernant le diagnostic

Comme souligné par la Commission d'enquête, 81 % des contributions citoyennes concernent le trafic aérien et 7 % le trafic routier.

Pour autant, le trafic aérien est responsable sur la zone PPA de **2 %** des émissions de particules (PM10 et PM2,5) et **5 %** des oxydes d'azote alors que le trafic routier contribue pour **40 %** aux émissions de particules fines (PM10 et PM2,5) et pour **67 %** aux émissions d'oxydes d'azote (AtmoSud, Évaluation du PPA des Alpes-Maritimes, page 14).

C'est pourquoi le plan d'action du PPA des Alpes-Maritimes porte davantage d'actions (25 Fiches-Actions) sur la thématique des transports terrestres que sur celle de l'aérien (6 Fiches-Actions).

En particulier, à la lecture des contributions citoyennes concernant l'aérien, il ressort que la motivation principale porte sur les nuisances causées par le trafic aérien (nuisance sonore, olfactives, hausse du stress induit) davantage que sur la pollution de l'air.

Or, les actions portées par le PPA auront comme conséquence de réduire les émissions de polluants essentiellement issues des plateformes aéroportuaires et des avions au sol mais n'ont pas vocation à encadrer ou limiter le trafic aérien.

(2) Sur les actions associatives

Les associations environnementales du territoire sont des partenaires du PPA et ont participé aux différentes étapes de la démarche d'élaboration du document et de son plan d'actions (ateliers thématiques, comités de pilotage, réunions en bilatéral...).

Des actions portées par les associations sont présentes dans le plan d'actions (Action 50 par exemple) et d'autres actions pourront être intégrées au PPA dès lors qu'elles seront identifiées, financées et suffisamment opérationnelles.

Par exemple, le PPA complète l'action 51 en intégrant la démarche de Plan Climat Air Énergie de Quartier développée par l'ASPONA à l'échelle de 3 quartiers de Menton, Roquebrune-Cap-Martin et Beausoleil. De même, la réalisation des évaluations des bénéfices en santé du développement des mobilités actives détaillées dans la Fiche-Action 48 s'appuiera davantage sur le tissu associatif local, en particulier pour mieux relayer les informations et sensibiliser la population.

(3) Sur le réseau ferroviaire maralpin

Plusieurs contributions évoquent la nécessité d'accroître la fréquentation ferroviaire sur l'axe Cannes – Nice – Menton, voire jusqu'à Vintimille (gare frontalière en Italie).

Les Fiches-Actions 15.2 « Augmentation des capacités des TER sur la ligne Cannes – Nice – Vintimille » et 15.3 « Mise en œuvre du nouveau réseau de transport métropolitain niçois » portent précisément sur ce sujet, à la fois en termes d'aménagements des infrastructures et d'amélioration de l'offre ferroviaire disponible.

Les éléments de calendrier, précisions sur les porteurs de ces actions ou encore des considérations budgétaires, sont disponibles dans le recueil des Fiches-Actions du PPA des Alpes-Maritimes.

Pour les dernières actualités relatives aux chantiers ferroviaires à venir sur l'aire azurée, se référer au site internet de SNCF relatif à la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur :

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>

(4) Mise en place du Plan d'urgence transport

Quelques contributions citoyennes questionnent l'intérêt de la Fiche-Action 13 voire proposent de la supprimer.

La Fiche-Action 13 « mettre en œuvre la circulation différenciée dans le cadre du Plan d'Urgence Transports » répond à l'obligation réglementaire d'agir fortement pour réduire les émissions polluantes spécialement en cas de pic de pollution, notamment estival (pollution à l'ozone).

Le plan d'urgence vise à mettre en place des mesures pour l'ensemble des secteurs : industriel, transports (aériens, maritimes et routiers), résidentiel et tertiaire, agricole.

La circulation différenciée est, avec la limitation des vitesses, l'une des mesures les plus visibles pour le grand public mais elle est fondamentale pour la qualité de l'air. En effet, les transports à moteur thermique émettent des polluants oxydants qui participent à la création d'ozone. Lorsqu'un pic de pollution à l'ozone survient, il s'agit d'éviter au maximum de surajouter une pollution oxydante à la pollution à l'ozone présente sur le territoire.

Pour cela, le Plan d'Urgence transports propose un périmètre sur 6 communes du littoral des Alpes-Maritimes (Antibes, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Nice, Saint-Laurent-du-Var, Vallauris) au sein duquel, lors d'un épisode de pollution intense et durable (dépassement du seuil d'alerte de niveau 2), pourrait être mise en place la circulation différenciée, c'est-à-dire de n'autoriser la circulation qu'aux véhicules munis de certaines vignettes Crit'Air, les moins polluantes.

Ainsi, en diminuant la fréquentation routière de ces territoires de centre-ville dense, les populations résidentes, travaillant ou de passage, seront moins susceptibles d'être surexposées à la pollution.