

## 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.**

### CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

#### Destinataires :

Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes

Monsieur Aurélien DAVIOT

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

Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice

#### Membres de la commission :

Yvette BARATON

Édith CAMPANA

Françoise ROUXEL

Gérard MAUREL

Giovanni VALASTRO

Giovanni. VALASTRO  
Président de la commission d'enquête  
Le 27 novembre 2021

## SOMMAIRE

### **1/ GÉNÉRALITÉS**

1/01 - Présentation succincte de l'enquête-	Page 03
1/02 - Objet de l'enquête	Page 03

### **2/ ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

2/01- Désignation de la Commission d'enquête	Page 03
2/02- Les Permanences	Page 04
2/03- Information effective du Public	Page 04
2/04- Cadre juridique	Page 04

### **3/ JUSTIFICATION DU PROJET PPA 2020-2025**

3/01- Nécessité de révision du PPA	Page 05
3/02- Synthèse du PPA 06 -2013-2018	Page 05
3/03- Bilan du PPA 06 -2013-2018	Page 06
3/04- Attentes relatives du nouveau PPA 2020-2025	Page 07
3/05- Les objectifs du PPA 06-2020-2025	Page 08
3/06- Périmètre de révision du nouveau PPA 2020-2025	Page 08

### **4/ LES CONSULTATIONS**

4.01- Rapport de synthèse des consultations réglementaires	Page 09
4.02- Bilan des interventions du public	Page 10
4.03- Contributions associatives à l'enquête publique	Page 11

### **5/ CONCLUSIONS ET AVIS DE LA CE**

5.01- Préalable	Page 11
5.02- Analyse des thèmes et avis	Page 12
5.03- Conclusions motivées par thèmes	Page 26

### **6/ AVIS GÉNÉRAL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Page 27
---------

## **1/01 - Présentation succincte de l'enquête**

Suite à l'évaluation du PPA 2013-2018 approuvé le 6 novembre 2013 et **malgré une évolution notable et encourageante de la qualité de l'air sur le territoire concerné, celle-ci reste perfectible**, comme l'illustre le contentieux européen en cours.

En effet, le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant compte tenu des dépassements persistants des valeurs limites horaires et annuelles de dioxyde d'azote dans 12 territoires (dont l'agglomération niçoise).

Dans ce contexte, le préfet des Alpes-Maritimes a décidé d'engager la révision du PPA 06, lors du comité de pilotage du 17 janvier 2019.

Le présent rapport a pour objectif de soumettre, au travers d'une enquête publique, le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) sur 69 communes des Alpes Maritimes dont la maîtrise d'ouvrage de la révision du PPA 06 est assurée par :

**La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence Alpes-Côte-d'Azur (DREAL PACA)** dont les coordonnées sont les suivantes :  
DREAL PACA Service énergie logement / Unité air, climat, transition énergétique  
16, rue Antoine Zattara CS 70248 13 331 Marseille Cedex 3

## **1/02 – Objet de l'enquête**

La présente enquête a surtout pour but d'informer et de recueillir les observations du public concerné par le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère, elle sert également à éclairer la présente commission d'enquête dans son analyse du projet et dans la rédaction de ses conclusions et avis.

A l'issue de l'enquête, le préfet des Alpes-Maritimes est l'autorité compétente en mesure d'approuver sous la forme d'un arrêté le nouveau Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique.

Ainsi, grâce à l'enquête publique, les citoyens sont associés aux décisions administratives

## **2/ ORGANISATION & DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **2/01 - Désignation de la commission d'enquête**

Suite à la demande formulée par Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes, enregistrée au Greffe du Tribunal le 25.05.2021, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice a, par décision du 03.06.2021 enregistré sous le numéro E21 0000 18 /06, constitué une Commission d'enquête et a désigné :

- **Président de la commission** : Monsieur Giovanni VALASTRO
- **Membres titulaires** : Madame Yvette BARATON – Madame Édith CAMPANA  
Madame Françoise ROUXEL- Monsieur Gérard MAUREL

### **2.06 - Modalités de l'enquête**

L'enquête s'est tenue pendant 33 jours consécutifs dans les locaux des Mairies de :

Grasse, Antibes, Cannes, Saint-Laurent-du-Var, Nice, Contes, Menton et en Préfecture CADAM.

**Du lundi 27 septembre au vendredi 29 octobre 2021 inclus.**

## **2.02 Les permanences**

Elles se sont déroulées conformément aux modalités fixées dans l'avis d'enquête.

Cependant, suite au décès de M. JC GUIBAL Maire de Menton, du fait de la fermeture exceptionnelle de la Mairie de Menton et de l'indisponibilité de Mme ROUXEL -CE.

Les permanences du vendredi 29 octobre 2021 en mairie de :

- MENTON a eu lieu uniquement de 8h30 à 12h30.
- GRASSE a eu lieu uniquement de 13h00 à 16h30.

À 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.

### **- 2/03 - Information effective du public**

- La Commission d'enquête constate que la publicité légale de l'enquête publique a été respectée.
- **Néanmoins, la commission d'enquête déplore le manque de participation du public.**
- **Cette constatation amène une réflexion :**

**\*est-ce qu'en plus du cadre réglementaire, une publicité plus importante, un nombre plus important d'affichages, des réunions publiques d'information, auraient mobilisé plus de public.**

### **2/04 - Cadre juridique**

#### **Textes régissant les plans de protection de l'atmosphère :**

L'article L222-4 du Code de l'environnement impose l'élaboration d'un PPA pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il mentionne également que ces plans font l'objet d'une évaluation au terme d'une période de cinq ans et, le cas échéant, sont révisés.

L'application des dispositions relatives aux PPA relève des articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36 du Code de l'environnement.

En outre, en référence à l'article R122-17 II 13°, les PPA sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas.

De plus, en référence à l'article L6361-5 du Code des transports, lorsque les territoires couverts par un PPA comprennent un aéroport visé au I de l'article 1609 quater viciés A du Code général des impôts ou sont affectés par la pollution atmosphérique de ces aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est consultée.

#### **Textes régissant l'enquête publique :**

Les articles R222-22 à R222-27 du Code de l'environnement définissent les modalités d'enquête publique relatives au projet de PPA.

L'article R222-23 précise ainsi que sous réserve des dispositions mentionnées aux articles R222-24, R222-25, R222-26 et R222-27, la procédure d'enquête est régie par le deuxième alinéa de l'article R123-8, les articles R123-9 à R123-13, R123-16, R123-17 et R123-19 à R123-

### **3/ JUSTIFICATION DU PROJET PPA 2020-2025**

#### **3/01. Nécessité de révision du PPA :**

##### **Concernant le PPA 06-2013-2018**

52 communes étaient intégrées dans la Zone PPA06 de 2013 des Alpes-Maritimes du Sud  
Le projet de PPA06 2013 comprenait 31 actions pérennes par secteur -16 actions de type réglementaire, 13 actions volontaires et incitatives, 2 actions d'accompagnement et de sensibilisation.

Le PPA 06 2013 reprenait trois principaux objectifs :

Des objectifs en termes de concentrations.

Des objectifs en termes d'émissions.

Des objectifs en termes d'exposition de la population de telle sorte à tendre vers une exposition minimale de la population.

#### **3/02 Synthèse de l'évaluation du PPA des Alpes-Maritimes (2013-2018)**

Les résultats observés montrent une diminution des émissions des polluants, mais **les objectifs de réduction des émissions pour 2020 sont très loin d'être atteints pour le TRANSPORT et le RESIDENTIEL-TERTIAIRE.**

**Le PPA 06 2020-2025 doit donc présenter des programmes d' ACTIONS forts pour combler le retard de 2020.**

**1 - Les Émissions d'oxydes d'azote (Nox) diminuent de 36 %** entre la situation de référence de 2007 et 2016. Toutefois, **l'objectif 2020 (-64%) semble difficilement atteignable.**

##### **Contributeurs :**

**Les Transports** (émissions diminuées de -40%. **Les objectifs de -70 % pour 2020 ne seront pas atteints**, car augmentation du trafic sur la zone du PPA et des gains technologiques inférieurs à ceux constatés ;

**Le secteur de l'industrie** (production d'énergie / Industrie / Traitement des déchets) a vu ses émissions polluantes baisser de **50%**, **les objectifs pour 2020 sont atteints ;**

**Le secteur résidentiel tertiaire** et le secteur agriculture nature a vu ses émissions polluantes diminuer de 11%, ce qui représente une baisse de 1% des émissions globales de Nox de 1%. **Les objectifs pour 2020 ne sont pas atteints.**

**2 - Les Émissions de particules en suspension de diamètre inférieur à PM 10** ont diminué de 19 %. **L'objectif d'une diminution de 46% pour 2020 n'est pas atteint**

##### **Contributeurs :**

**Faible diminution** d'émission pour les **transports** (-20%), les objectifs de diminution (-55%) pour 2020 ne seront pas atteints

**Diminution notable** pour l'**industrie** (-30%), les objectifs (-19%) pour 2020 sont atteints. Les émissions continuent de baisser.

**Diminution très faible** pour le résidentiel et tertiaire (-7 %), les objectifs de (-54%) en 2020 ne seront pas atteints

**3 - Les Émissions de particules en suspension de diamètre inférieur à PM 2,5** ont diminué de (-27%). L'objectif d'une diminution de **56% pour 2020 ne sera pas atteint.**

**Contributeurs :**

**Baisse très faible de pour les transports (-20%), l'objectif d'une diminution de (-69%) pour 2020 ne sera pas atteint.**

Baisse de (-20%) pour l'**industrie**, l'objectif d'une diminution de (-24%) pour 2020 est vraisemblable.

Dans le secteur du **résidentiel tertiaire**, très faible baisse des émissions (-7 %). L'objectif de 2020 ne sera pas atteint (-56%).

**4 - Les Émissions de dioxydes de soufre (SO<sub>2</sub>)**

Elles ont diminué de **42 %** (teneurs en soufre moindres, des différents fiouls).

**5 - Les Émissions de Composés Organiques Volatiles (COV)**

Elles ont diminué de **37 %** dans les transports et l'industrie.

### **3.03- Bilan du PPA 06-2013 -2018 existant :**

Le PPA des Alpes Maritimes du Sud, approuvé le 6 novembre 2013, comprenait des mesures à destination de l'ensemble des secteurs d'activités et visait principalement les émissions de particules fines (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>) et d'oxydes d'azote. Il comptait 31 mesures multisectorielles, réglementaires, volontaires ou d'accompagnement dont les principales sont rappelées ci-après :

Réduire les émissions du secteur industriel (6 actions)

Progresser dans le domaine des transports (18 actions)

Réduire les émissions liées au chauffage ou brûlages dans le résidentiel/tertiaire (5 actions)

Une partie des mesures proposées dans les feuilles de route réalisées en mars 2018 étaient des actions déjà inscrites dans le PPA existant, mais pas ou insuffisamment mises en œuvre, faute d'une mobilisation suffisante des acteurs locaux, par exemple, l'interdiction des brûlages des déchets verts et le contrôle de cette mesure.

**Il ressort du bilan de la mise en œuvre de ce plan les éléments suivants :**

Sur l'atteinte des objectifs fixés, les résultats observés ont montré une diminution nette des émissions pour l'ensemble des polluants atmosphériques considérés. Concernant les PM<sub>10</sub>, le secteur des transports n'a pas atteint ses objectifs de réduction sectoriels pour 2015, mais la baisse des émissions du secteur industriel est venue pallier ce manque et a permis aux objectifs 2015 d'être atteints. Pour les oxydes d'azote, majoritairement liés aux transports, l'objectif de 2015 a été atteint en 2016. Concernant les PM<sub>2,5</sub>, l'objectif de 2015 n'a pas été atteint. Les objectifs de 2020 pour les NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> étaient difficilement atteignables compte tenu de l'évolution des émissions des dernières années, dont la baisse a été ralentie.

Sur la mise en œuvre des actions, le PPA rassemble un nombre important d'actions, dont certaines n'ont pas été mises en œuvre, faute de porteur ou en raison de leur caractère trop imprécis.

Sur le suivi de la mise en œuvre, conformément à l'arrêté préfectoral de mise en œuvre des mesures de police générale du PPA, les collectivités et organismes locaux doivent fournir, chaque année, au préfet, toute information utile sur les actions engagées sur leur territoire. Cette obligation de rapportage est également prévue par l'article L.222-6 du Code de l'environnement.

La transmission des informations n'est cependant pas suffisante pour assurer un pilotage adapté du PPA. Afin de faciliter cette remontée d'information, une plate-forme d'échanges a été créée, mais la difficulté pour identifier les chargés de récolte n'a pas permis de la rendre opérationnelle.

Sur l'appropriation du plan, le PPA a défini des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, pour permettre de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union européenne. Le PPA des Alpes-Maritimes n'est cependant pas apparu comme un document de référence dont se sont saisis les acteurs locaux.

### **3.04 - Attentes relatives du nouveau PPA 06-2021:**

**L'objectif de cette révision du PPA est triple :**

- *Ramener les concentrations en dessous des valeurs limites en ciblant les territoires à enjeux : les actions de réductions des émissions intégrées dans le PPA devront être suffisamment définies et en cours de réalisation ou réalisables à court terme (enjeux de fiabilité et d'opérationnalité du PPA). Ces actions seront particulièrement privilégiées dans les zones où la qualité de l'air est dégradée (centres urbains, voies de circulation à fort trafic...);*
- *Établir un document partagé : le PPA résulte d'une réelle co-construction entre les différents partenaires (services de l'Etat, collectivités territoriales, acteurs économiques, associations, personnalités qualifiées). Le processus de révision a été l'occasion d'engager une nouvelle dynamique collective en faveur de la qualité de l'air, de créer le réflexe « Air » et de mobiliser les acteurs du territoire. Le PPA révisé des Alpes-Maritimes sera évolutif et devra permettre l'adhésion dans le temps de l'ensemble des acteurs du territoire pour l'amélioration de la qualité de l'air.*
- *Établir un document de référence : le PPA révisé propose un format intelligible, accessible et communicant afin de faire référence sur le territoire en matière de qualité de l'air. Il pose le diagnostic territorial de la qualité de l'air, identifie les principales sources d'émissions et fixe des objectifs, tout en veillant à sa bonne articulation avec les planifications supra (PREPA, SRADDET) et les démarches territoriales (PCAET, PDU..).*

### **3.05 Les objectifs**

La révision du PPA 06 2021 vise donc à **ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.**

Le projet de PPA 06 est un plan d'action qui permettra de réduire significativement les émissions de polluants atmosphériques afin d'**atteindre zéro habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air à l'horizon 2025** et de **se rapprocher rapidement des seuils préconisés par l'Organisation mondiale de la Santé.**

### **Les actions**

Le projet de PPA 06 comprend **51 actions** réparties dans différents secteurs d'activité : transport terrestre, aérien, maritime, industrie, biomasse - agriculture, résidentiel – aménagement. Des actions relatives à la mobilisation des partenaires et des citoyens sont également intégrées au plan d'action.

Ces actions concrètes de réduction des émissions polluantes sont **portées par l'ensemble des partenaires de la démarche** : services de l'État, collectivités, acteurs économiques, acteurs associatifs. Elles seront mises en œuvre avant 2025.

Le plan a fait l'objet d'une **évaluation quantitative des gains par polluant, réalisée par AtmoSud**, l'association agréée de surveillance de la qualité de l'air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il a également fait l'objet d'une **évaluation environnementale** dont le résumé non technique figure pages 13 à 24 de ce même document.

### **3.06 Périmètre de révision du PPA :**

Le périmètre de la révision du PPA correspond à une bande littorale des Alpes-Maritimes d'une largeur d'environ 20 km, qui s'étend du département du Var à la frontière italienne et englobe 69 communes et environ 1 million d'habitants, ce qui correspond à plus de 90 % de la population du département.

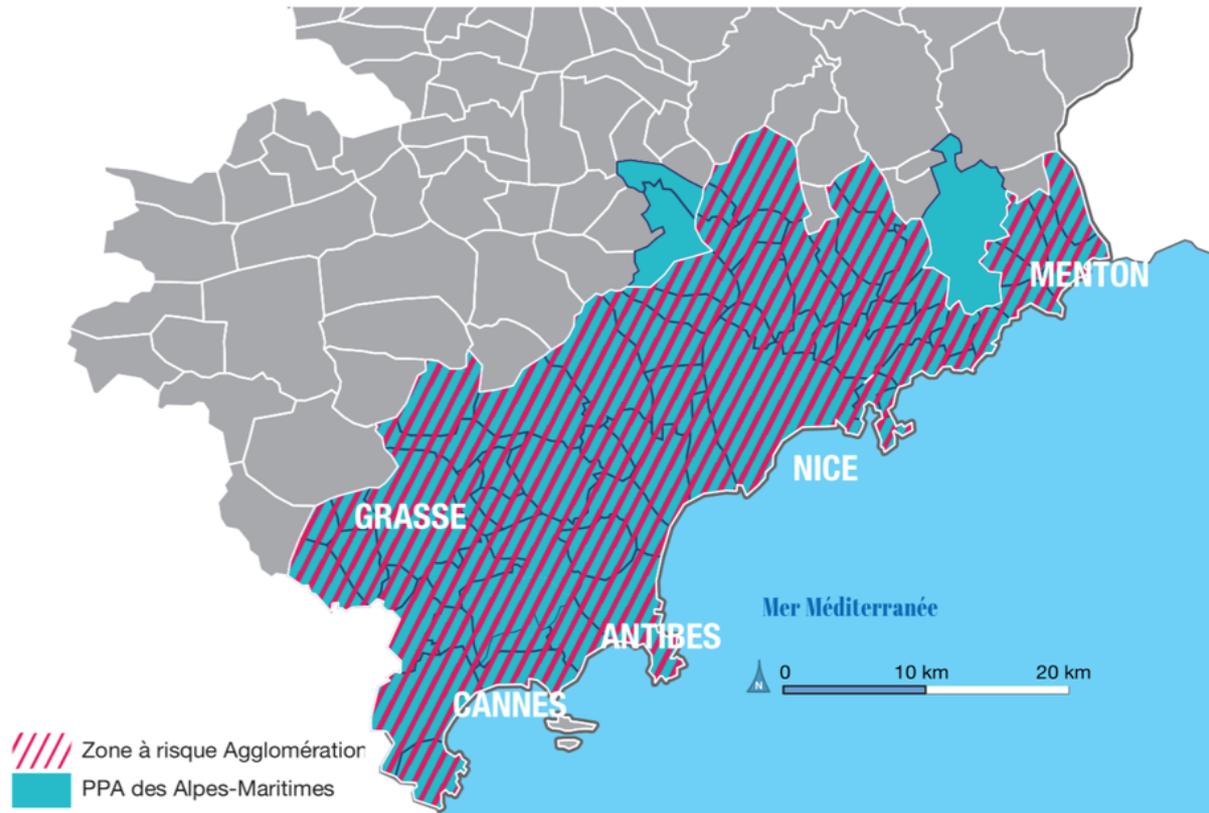
La « zone à risques – agglomération » urbanisée voire très urbanisée localement comme à Nice et à proximité plus immédiate du littoral, dans laquelle se concentrent, entre mer et montagne, une forte densité de population et des axes routiers importants (dont l'autoroute A8).

A noter que 6 EPCI ont leur territoire situé en tout ou partie dans le périmètre PPA, la Métropole Nice Côte d'Azur; les Communautés d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Sophia Antipolis, Pays de Grasse, Riviera française, et la Communauté de communes du Pays des Paillons.

### **Les communes incluses dans le périmètre du projet de PPA 06 sont les suivantes :**

*Antibes, Aspremont, Auribeau-sur-Siagne, Le Bar-sur-Loup, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Berre-les-Alpes, Biot, Blausasc, Le Broc, Cabris, Cagnes-sur-Mer, Cannes, Le Cannet, Cantaron, Cap-d'Ail, Carros, Castagniers, Castellar, Châteauneuf-Grasse, Châteauneuf-Villevielle, La Colle-sur-Loup, Colomars, Contes, Drap, Eze, Falicon, Gattières, La Gaude, Gilette, Gorbio, Gourdon, Grasse, Levens, Mandelieu-la-Napoule, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pégomas, Peille, Peillon, Peymeinade, Roquebrune-Cap-Martin, Roquefort-les-Pins, La Roquette-sur-Siagne, La Roquette-sur-Var, Le Rouret, Saint-Agnès, Saint-André-de-la-Roche, Saint-Blaise, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Saint-Jeannet, Saint-Laurent-du-Var, Saint-Martin-du-Var, Saint-Paul-de-Vence, Spéracèdes, Théoule-sur-Mer, Le Tignet, Tourrette-Levens, Tourrettes-sur-Loup, La Trinité, La Turbie, Valbonne, Vallauris, Vence, Villefranche-sur-Mer, Villeneuve-Loubet.*

Il est à noter que le périmètre du PPA révisé est plus étendu que le périmètre du PPA 2013. En effet, en référence à l'arrêté ministériel du 26/12/2016, le secteur de Menton fait désormais parti de la ZAG de Nice.



Ce périmètre s'appuie sur la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air ambiant de l'agglomération de Nice, défini par l'arrêté interministériel du 26 décembre 2016.

## 4/ LES CONSULTATIONS

### 4.01 Rapport de synthèse des consultations réglementaires

Le projet de PPA 06 validé a été soumis à **différentes consultations réglementaires**. Ainsi :

- le Conseil Départemental de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) s'est réuni le 12 mars 2021 et a donné un avis favorable ;

- l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) s'est réunie le 12 avril 2021 et a donné un avis favorable, sous réserve de la révision de l'arrêté limitant l'usage des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs ;

- l'Autorité environnementale (Ae) a formulé son avis le 23 juin 2021 ;

- les collectivités (communes, Département et Région) et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) dont le territoire est inclus en tout ou partie du périmètre du projet de PPA 06 ont été sollicités afin que leurs organes délibérants puissent donner un avis sur le projet de plan.

## 4.02 Bilan des interventions du public

### Modes de dépôt des observations.

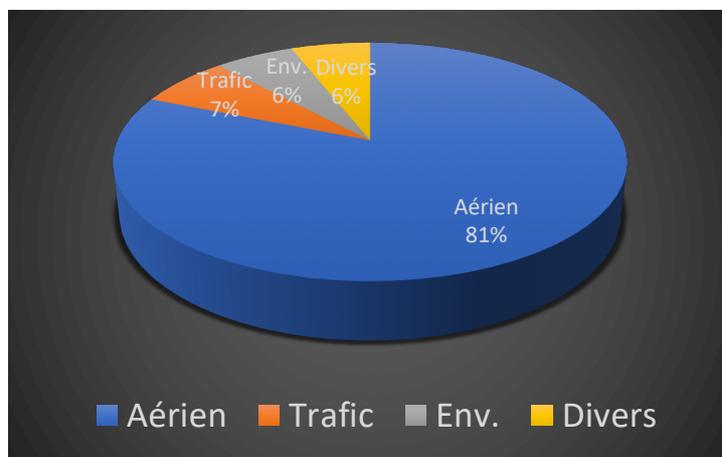
Communes	Registre	Courriers remis	Lettres reçues
Antibes	1	2	0
Cannes	7	0	0
Contes	0	0	0
Grasse	1	0	0
Menton	4	0	0
Nice	0	0	0
Saint-Laurent-du-Var	1	0	0
Site Internet : <a href="mailto:pref-plan-atmosphere@alpes-maritimes.gouv.fr">pref-plan-atmosphere@alpes-maritimes.gouv.fr</a>	101		
<b>Total participation</b>	<b>115</b>	2	

Nota : La préfecture a enregistré 101 observations pendant la durée de l'enquête et 10 observations après la clôture de l'enquête.

Conformément à législation seuls les 101 avis ont été traités par la Commission d'enquête.

Les observations du public peuvent être classées selon l'analyse quantitative des thèmes suivants :

Aérien 81 % -Trafic 7%-Environnement 6% - Divers 6% .

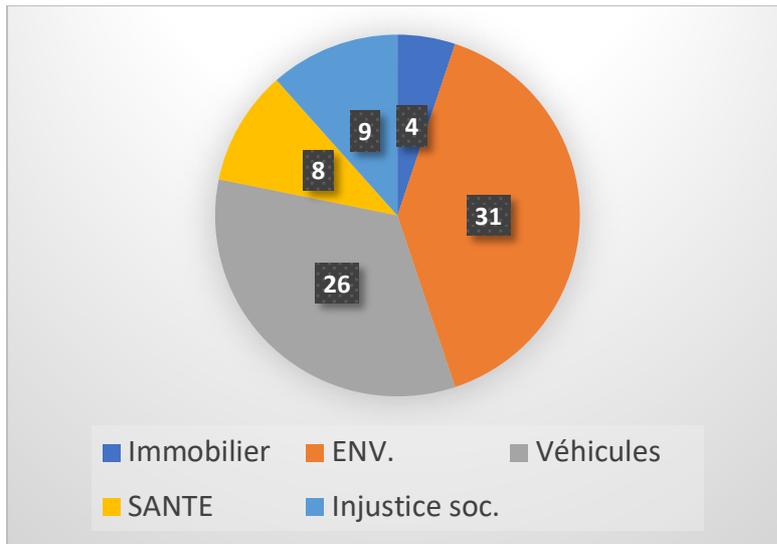


80 intervenants se sont opposés à la création d'une nouvelle trajectoire N/O pour l'aviation d'affaires (Cannes, Grasse, Mandelieu). Tous ont invoqué les problèmes majeurs de pollution atmosphérique et sonore qui sont leur lot au quotidien.

*Ils relatent des incohérences de ce projet au regard :*

- de l'environnement (31 remarques)
- des mesures contraignantes prises vis-à-vis des véhicules (26 remarques)
- du risque sanitaire pour les enfants (8 remarques)
- d'une nécessaire justice sociale (9 remarques)

*Enfin, 4 personnes évoquent la dépréciation des biens immobiliers.*



#### 4.03 – Contributions publiques associatives à l'enquête publique -

Association A. D. E. A. O. G. J – (29/10/2021).  
Association A. S. P. I. C. Document de 4 pages (20/10/2021).  
Association « POINTE BATTERIE » (26/10/2021)  
Association ASPONA (Dires N° 60 et 101).  
Association ASDEFMAR / GADSECA – (24/10/2021) (Dire N°71).  
Association Roya Expansion Nature. (Dire N° 76).

## 5/ CONCLUSION ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

### 5.01 – Préalable –

Ces conclusions de la Commission d'enquête s'appuient sur :

1/ **la lecture d'études scientifiques et techniques** concernant la connaissance de la qualité de l'air qui est d'une importance capitale pour les préoccupations sanitaires.

En considérant les études sélectionnées, on peut affirmer que *les émissions sont les principaux facteurs déterminants* (Colette et. Al, 2013b) et que *les variations des seules variables climatiques ont un impact secondaire sur la qualité de l'air* (Lecoœur 2013).

Il est également important de souligner que pour une prévision correcte des polluants dispersés dans l'atmosphère, il est essentiel d'utiliser *un scénario d'émission de précurseurs adéquat qui tienne compte des informations à l'échelle locale et de la législation actuelle qui régit la pollution de l'air* (Likvar et al., 2015).

En outre, la résolution à laquelle les simulations sont réalisées peut conduire à des résultats différents comme le soulignent Markakis et al. (2014).

Certains effets à long terme sont observés bien que les normes en vigueur sur la qualité de l'air soient en général respectées, *ce qui veut dire que même de faibles doses peuvent être toxiques* : il ne semble pas exister de seuil protecteur au-dessous duquel il n'est plus observé d'effet sanitaire. *Au final, l'essentiel de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique est de type chronique.*

2/ **L'étude et l'analyse des différents éléments du dossier d'enquête**, ainsi que des réponses apportées par le maître d'Ouvrage aux questions posées par la Commission au niveau du « Procès-Verbal de Synthèse ».

3/ **Une étude analytique précise des « fiches-action »**, de leurs impacts éventuels, des coûts chiffrés et/ou estimés des diverses actions envisagées.

Cette partie du PPA comprend 51 actions détaillées tout au long des 146 pages du document.

La synthèse faite par la commission a pour but de présenter, en tableau sur 11 pages, l'ensemble des projets pour 2025. Elle permet ainsi avoir une vue d'ensemble du dossier.

On trouvera utilement l'ensemble de cette étude de la commission en annexe du rapport d'enquête, sous l'intitulé « *Synthèse et analyse des « Fiches-Actions »* ».

4/ **L'étude et l'analyse des avis des PPA/PPC.**

5/ **L'étude et la prise en compte des avis exprimés par les citoyens**, de leurs remarques très souvent pertinentes, des constatations de leur vécu au quotidien, et de leurs suggestions.

#### 5.02 – Analyse des thèmes et remarques de la CE :

<b>I- LES TRANSPORTS TERRESTRES – - MESURES PROPOSEES -</b>
---

Il y a un consensus pour affirmer que la majorité des polluants atmosphériques dans notre département provient des transports, principalement terrestres et aussi maritimes et aériens dans des zones bien ciblées.

Réduire la pollution atmosphérique des transports, c'est améliorer la santé des centaines de milliers d'habitants des Alpes-Maritimes, habitants dans la frange littorale et aussi les habitants de l'arrière-pays qui subissent une pollution à l'ozone.

*On trouvera ci-dessous un ensemble de mesures présentées au niveau du dossier PPA, destinées à minorer la pollution en zone de trafic, et qui semblent pertinentes.*

<b>Diminuer la pollution en zone de trafic.</b>
Mise en place d'une <i>Zone à faibles Émissions mobilités</i> : restreindre l'accès aux véhicules les plus polluants
Mise en place de la <i>circulation différenciée</i> , mesures liées aux alertes de niveau 2
<i>Réduire l'impact des livraisons</i> : étude lancée sur la réglementation de l'utilisation des aires de livraisons, leur optimisation, dernier kilomètre
<i>Développement du réseau Sillage sur le pays de Grasse</i> : - Transport en Commun à Haut Niveau de Service (TCHNS) entre Mouans-Sartoux et Grasse - De Peymeinade à Grasse ; - Liaison mécanique entre Gare de train – Centre-ville de Grasse
<i>Remarque de la CE : Eviter les pannes répétées</i>
<i>Mise en œuvre du nouveau réseau de transport métropolitain niçois</i> : - Extension ligne 2 vers Saint-Laurent-du-Var - Création de ligne 4 vers Cagnes-sur-Mer - BHNS de Saint-Laurent du Var à Carros - BHNS de Saint Sylvestre au Palais des expositions - BHNS entre Pasteur et l'Ariane Nord - Liaison expresse entre Cagnes-sur-Mer et Vence - Quatre centres multimodaux
<i>La mesure est attendue par les riverains, mais la création de toutes ces lignes de transport en commun en cinq ans est une gageure.</i>
<i>Développement du Bus-Tram (20 bus) entre Antibes et Sophia Antipolis.</i> (100 % biogaz). Prévision : 10 millions de voyages par an.
<i>BHNS sur Mandelieu-Cannes-Le Cannet-Mougins</i> : => Pôles d'échange multimodaux des gares de Cannes et Mandelieu, => Développement de parkings : - existant (Canardière) - en projet (Bastide Rouge, Tourrades, Tournamy)
Mise en œuvre du PASS multimodal pour faciliter les déplacements des usagers des Alpes-Maritimes. Un seul support pour se déplacer sur les réseaux de transport
Développer l'intermodalité vélo-train en généralisant l'offre de stationnement cycle et l'embarquement des vélos à bord des trains et tram
Développement d'un système d'information multimodale. Offrir aux usagers un système d'information interactif.
Créer une voie dédiée aux cars sur l'A8. <i>1- Quel est l'impact prévisible de cette mesure sur une réduction de la pollution ?</i> <i>2- Sur l'autoroute A8 circulent beaucoup de camions. Est-il pertinent de soustraire une voie pour les bus, et ainsi créer un encombrement pour les camions ?</i>
Créer des pôles d'échanges multimodaux pour réduire la circulation grâce au report modal pour soulager la voie littorale : <b>MNCA</b> : une quinzaine de gares, le Grand Arénas, entrée de Carros et à Vence.

<b>CARF</b> : Menton - <b>CCPP</b> : l'Escarène - <b>CASA</b> : Juan les Pins
Réaliser / Étendre les parcs relais : <b>MNCA</b> : Vauban + 110 places, Pont Michel +100 places, Les Bosquets + 240, Grand Arénas + 700, Allianz Riviera + 450, Port Lympia + 100, Magnan + 100 <b>CASA</b> : Anthéa , Croix Rouge, Azur Arena, Clausonnes +340 places <b>CAPG</b> : Mouans-Sartoux 240 places <b>CACPL</b> : Canardière + 85, Mougins Tournamy + 41, Bastide Rouge +304, Blériot +70 <b>CARF</b> : Menton + 370 places
Renforcer le covoiturage <i>Les nombreux parkings existants sont utilisés pour le covoiturage</i>
Développer l'autopartage pour véhicules électriques
Mailler un itinéraire en escalateurs et ascenseurs publics Coût élevé pour ces futures infrastructures
Mettre en œuvre des Plans Vélo <b>MNCA</b> : création piste cyclable avenue Thiers, locaux à vélos sécurisés dans parcs métropolitains, CADAM 100 places, Vauban 100 places, Pont Michel 100 places, Carros 17 places, Nice 1503 places ; <b>CASA</b> : objectif 2025 : 135 km <b>CAPG</b> : objectif : location de 75 VAE, stationnement + 70 places <b>CACPL</b> : Conseil Départemental : 13,5 Km
Renouveler les flottes des OTP : <b>MNCA</b> : 40 bus (vieillissant) <b>CAPG</b> : renouvellement de l'ordre de 30 % de sa flotte en 2025 <b>CACPL</b> : 8 véhicules électriques, <b>CASA</b> : a acquis 20 bus au GNV et 2 Électrique. Renouvellera son parc.  <i>À côté d'un réseau de tram moderne et très fréquenté, il y a un parc « vieillissant » d'une quarantaine de bus fonctionnant au fioul qui sillonnent la ville de Nice. Leur remplacement par des bus au gaz devient urgent, pour créer la Zone à Faible Émissions Mobilité. (CE).</i>
Favoriser l'usage des véhicules plus propres via la mise en place de maillages de stations d'alimentation (électrique + GNV) Déjà 194 points de recharge accessibles.
Accompagner les entreprises pour l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de déplacements domicile-travail plus propres
Accompagner les entreprises pour l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de déplacements domicile-travail plus propres
Développer le travail à distance-télétravail, visioconférence. <b>MNCA</b> : 470 agents donc 1 200 000 Km économisés = 290 tonnes de CO2 économisées <b>CAPL</b> 25 % des agents en télétravail 1j/s <b>CARF</b> salle de réunion + matériel de visioconférence.

**- CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE -**

**1- L'évaluation de la pollution en zone de trafic automobile est notablement minorée -**

**1- Une seule station y est dédiée, à 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. Or, cette voie n'est pas représentative de la majeure partie des axes routiers de nos villes.

- La presque totalité des voies de trafic serpentent entre des immeubles. (Effet canyon) ; ce que souligne l'évaluation environnementale, p.71 : « *La physique du tissu urbain dense favorise le phénomène de « rue canyon », qui engendre une accumulation de polluants automobiles* ».
- Les émissions de polluants sont majorées lorsque les véhicules sont au ralenti (embouteillages), et dans les tunnels, ce qui est le cas dans de nombreuses voies de circulation en centres-villes.
- Le projet PPA ne comporte aucune donnée chiffrée sur ces zones, aucune précision concernant le dispositif de modélisation (réseau de rues pris en compte, interconnexion des rues, évolution horaire du niveau de pollution de fond, évolution horaire des données d'émission provenant des voies de circulation, comparaison des simulations et des mesures par capteurs fixes, comparaison des simulations et des mesures temporaires).
- C'est pourtant à partir de telles données qu'un scénario prospectif peut être pertinemment conçu et valide

De plus, pour connaître l'impact du trafic routier sur une zone particulière, il est nécessaire de déterminer le niveau de pollution de fond qui lui est propre.

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 plus de station de mesure sur ce site. Comment a évolué la situation ?

Réponse de la DREAL :

*\*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.*

2- La législation actuelle ne l'imposant pas, les PUF, (Particules Ultra Fines, PM 0,1) ne sont pas prises en compte.

Mais pour n'être pas évaluée, cette pollution n'en existe pas moins : elle représente en masse 30% de la pollution particulaire en zone de trafic, et, en particules, 60% de l'aérosol urbain. (*Ramgolam et all., 2009 ; Val et all., 2011*).

Les PUF posent un problème particulier supplémentaire d'ordre métrologique.

***3- L'Indicateur d'Exposition Moyenne, (IEM)***, devrait être estimé sur trois années civiles consécutives, en moyenne sur tous les points de prélèvement mis en place.

Il est utilisé par la Communauté Européenne pour examiner si l'objectif national de réduction de l'exposition est atteint, et donc sert à justifier les contentieux éventuels.

***On ne trouve pas trace de l'IEM dans les documents.***

Avis de la commission d'enquête.

**La CE émet une recommandation forte pour la mesure et la prise en compte de la pollution aux particules ultrafines ; comme il a été démontré dans les études citées plus haut, ce sont les plus dangereuses au plan sanitaire.**

Les niveaux les plus pollués de pollution de l'air s'observent dans les endroits influencés à la fois par des sources de pollution proches (axes routiers denses), et les émissions toutes sources confondues d'une grande agglomération.

C'est pourquoi il paraît opportun d'effectuer des études ciblées sur certains secteurs (voie Mathis, A8, etc...).

Une connaissance précise de leur niveau de pollution permettrait d'envisager des actions de réductions d'émissions ciblées.

(Pour exemple : plantations de haies de cotonéaste, (dont surtout la sous-espèce *cotoneaster franchetii*).

Plantée aux abords d'une route fréquentée, elle diminue drastiquement la pollution de l'air (de l'ordre de 20%), et n'a pas besoin d'entretien particulier.

(*Études de la Royal Horticultural Society (RHS)*).

## **2- Absence de mesures de réductions d'émissions sur l'A8-**

Comme le souligne l'Ae, la pollution générée par cet axe n'est pas évaluée, notamment sur Nice. La seule action envisagée est la création d'une voie de circulation dédiée aux cars, sans toutefois préciser quel sera l'impact de cette mesure sur la réduction d'émissions.

Des études à grande échelle, détaillées au niveau du thème « A8 et zones de trafic » ont été faites entre 1986 et 2006, sur des cohortes de personnes résidant entre 50 à 100 m d'autoroutes et de voies à grandes circulations.

**Au regard de ce qui précède, la commission d'enquête fait siennes les remarques émises par l'Ae : il n'est pas possible de se prononcer à l'heure actuelle, avec les données figurant au dossier PPA, sur le niveau de la pollution atmosphérique et sur l'A8, et en zone de trafic.**

**En conséquence, on ne peut estimer le nombre d'habitants impactés par ces pollutions.**

**(NB : la proximité d'une voie rapide augmente de plus de 40% la mortalité, y compris à l'intérieur des habitations).**

## II- TRANSPORT MARITIME – - LES MESURES PROPOSEES -

Réduire la pollution atmosphérique au port de Nice aura un impact sanitaire positif pour le personnel du port, les voyageurs des ferries et les riverains à l'entour.

### Les Fiches-actions 1, 2, 3, 4, 5.

=> *Étudier et déployer les moyens d'alimentation propres des navires à quai.*

Le Conseil Régional a prévu 30 M€ pour les branchements électriques à quai pour les navires en escale) ;

*La pollution atmosphérique émise, lors des 850 escales de navires de commerces dans le port, affecte le personnel du port, les voyageurs et les riverains. La réduction de cette pollution sera bénéfique pour tous. (CE).*

=> *Développer des actions de communication/sensibilisation* pour inciter les voyageurs à éteindre le moteur de leur véhicule en attente d'embarquement.

=> *Utiliser du carburant à 0,1 % de teneur en soufre* toute l'année pour les navires passagers ;

=> *Étudier une liaison maritime entre Nice et Monaco.*

*La liaison maritime étudiée entre Nice et Monaco pour 1200 passagers seulement par jour. Impact positif très faible sur le trafic routier. (CE).*

=> *Renforcer le ciblage des contrôles des navires* sur l'utilisation de carburant peu soufré.

## - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE -

Une surveillance de la qualité de l'air sur le port de Nice a été instaurée depuis juillet 2017, à l'aide de deux stations de mesure, l'une place Arson, l'autre au bout du quai Entrecasteaux.

Elles sont équipées d'analyseurs permettant de mesurer, en continu, les polluants suivants : Oxydes d'azote ; Particules en suspension (PM10) ; Ozone ; Dioxyde de soufre.

- Au cours de l'été 2019, sur le port de Nice, on relève des niveaux élevés de concentration de dioxyde d'azote.  
Ces niveaux ont été observés de manière ponctuelle, sous forme de « pics » mais à plusieurs reprises, notamment durant le mois d'août, un épisode ayant entraîné une saturation de l'appareil de mesure.

- Une analyse de ces épisodes de pollution a pu mettre en évidence le fait que les données de mesures présentées étaient liées à la proximité de l'échappement des navires et, de ce fait, ne reflétaient pas la qualité de l'air générale du port de Nice.
- *Au cours de la période estivale, les concentrations en dioxyde d'azote ont été influencées par les rejets des yachts non branchés, stationnés à proximité immédiate des têtes de prélèvements.*

**Cette étude conforte l'intérêt des études ciblées de la pollution atmosphérique sur certains secteurs.**

**Elle a permis de mettre en évidence l'efficacité des mesures de réduction de pollution atmosphérique sur le site, et notamment du branchement électrique à quai des navires au port.**

### III- LE TRANSPORT AÉRIEN -

#### - MESURES PROPOSÉES -

##### - Les fiches-action 6 à 11 -

=> *Électrification des passerelles* pour une utilisation limitée du fonctionnement du moteur auxiliaire.

=> *Meilleure gestion des départs des différents types d'avions.*

=> *Gestion des départs d'avion par la réduction du temps de roulage.*

=> *Développement à l'aéroport de Cannes des Groupes Auxiliaires de Puissance électriques.*

=> *Promotion, auprès des compagnies aériennes, de la mise en œuvre des procédures de roulage N-1 ou N-2.*

=> *Poursuite de la mise en œuvre de l'Airport Carbon Accreditation à Nice et à Cannes.*

**Problématiques non évoquées au niveau du thème aérien : les pollutions atmosphérique et sonore des avions en vol, et notamment au décollage, affectent les riverains des aéroports de Nice et Cannes-Mandelieu. (CE).**

Quelques observations du public :

« *Sur le volet aérien Cannes-Mandelieu, je déplore qu'il n'y ait aucune mesure en faveur d'une réduction du trafic aérien, qui est la base du sujet. Dans toute démarche environnementale, on essaie de réduire à la source en premier lieu (sobriété énergétique, doctrine ERC). Comment atteindre les accords de Paris si on n'agit pas sur l'aérien ?* ».

« *C'est une honte de laisser ces avions pollueurs atterrir avec parfois une seule personne à bord par ces temps de remise en question écologique. STOP* ».

« *La nouvelle trajectoire N/O pour les jets d'affaires est une porte ouverte à l'augmentation du trafic, et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores* ».

- « *L'aéroport de Mandelieu est devenu un fléau environnemental* ».

- « *Il est important de prendre en considération notre refus catégorique qu'une nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu... que le littoral garde ses nuisances aériennes et ne les partage pas surtout* ».

- « Depuis 2015 le trafic et le gabarit des jets d'affaires n'a cessé d'augmenter jusqu'à devenir insupportable tant par le bruit que par la pollution de l'air que ce trafic engendre ».
- « Les jets privés sont une aberration écologique ».
- « Rien n'est prévu dans le PPA pour limiter le trafic aérien ».

80 intervenants se sont opposés à la création d'une nouvelle trajectoire N/O pour l'aviation d'affaires. Tous ont évoqué les problèmes majeurs de pollution atmosphérique et sonore qui sont leur lot au quotidien.

Ils relatent des incohérences de ce projet au regard :

- de l'environnement (31 remarques)
- des mesures contraignantes prises vis-à-vis des véhicules (26 remarques)
- du risque sanitaire pour les enfants (8 remarques)
- d'une nécessaire justice sociale (9 remarques)

Enfin, 4 personnes évoquent la dépréciation des biens immobiliers.

**Les motifs évoqués sont pour l'essentiel :**

=> **L'incohérence du projet au regard de l'environnement.**

Il n'y a aucune évaluation du CO2 par le PPA, or selon le GIEC Rapport Spécial 1.5 il faudra réduire d'ici 2030 nos émissions globales de GES de 40 %.

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

=> **L'incohérence du projet au regard des mesures prises concernant le trafic routier.**

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.

## - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE -

### 1\_ Préalable

**La pollution sonore des avions ne concerne pas cette enquête.**

Comme on peut le constater à la lecture de ces extraits non exhaustifs, les avis citoyens font le tour des problématiques liées à l'ouverture de ce nouveau couloir aérien, laquelle fait une sorte de « synthèse » en négatif de tout ce qui est promu au niveau du dossier PPA.

Sur les 115 personnes qui ont émis un avis sur le PPA, 81 se sont élevées contre le projet, et ce, au motif de considérations en matières environnementale et sanitaire pertinentes, comme il a été démontré au plan scientifique plus haut dans le document.

Cette discordance entre la réalité de l'acceptabilité des actions et les assertions du dossier auraient-elles pu être évitées par la réalisation d'une concertation préalable ?

Pour l'aérien, nous pouvons que relayer les avis des riverains.

Le responsable technique en charge de l'aérien est la Direction Générale de l'Aviation Civile qui peut imposer des contrôles sur les aéronefs (moteurs aux normes, carburants).

Les aéroports sont des entreprises qui irriguent la vie économique du département des Alpes-Maritimes (Sophia Antipolis, Centre aérospatial de Cannes La Bocca, activités de Carros, Tourisme de la Côte d'Azur) et de la principauté de Monaco. Les aéroports de Nice et de Cannes constituent de puissants créateurs d'emplois.

Le 8 novembre 2021, un avion long-courrier a effectué un vol commercial en utilisant un nouveau carburant qui réduit la pollution atmosphérique de 60 %.

C'est par le progrès et l'innovation technologique que l'aérien pourra se développer et sera bien accepté par la population.

2 - Le projet PPA concernant le volet aérien s'appuie les fiches action 6 à 11.

A chacune de ces fiches correspond un item intitulé « Acceptabilité sociale », et pour lequel le document indique : « Attendue ».

3/ Les six actions envisagées ne concernent que les émissions au sol, excepté l'action « *Atténuer l'empreinte environnement de l'activité aérienne* ».

Ce qui appelle plusieurs remarques.

=> L'ensemble du projet PPA ne traite que de la pollution au sol au niveau des aéroports, la pollution atmosphérique due aux avions pendant les trajets n'est pas prise en compte.

Il est à souligner que l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires, (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* ».

Selon le tableau ci-dessous, pour le seul aéroport de Nice en 2019. (Avec prise en compte des traînées de condensation) ,cette pollution concerne :

Polluant	CO2	NOx	COV	TSP (Particules en suspension)
Par Pax-e (Par passager)	10 Kg	8 g	3 g	0,6 g
Pour 14 millions de passagers (2019)	140.000 T.	112 T.	42 T	8,4 T.

Il faudrait ajouter à ce total l'activité des aéroports de Cannes La Bocca et de Mandelieu.

Pour le seul aéroport de Cannes-La-Bocca, on dénombre en 2019 :

- 7548 vols locaux ;

- 6411 vols internationaux.

Les émissions liées aux trainées de condensation ne doivent pas être prises en compte dans le cadre de l'information GES des prestations de transport, et ne sont pas obligatoires dans le cadre de l'article 75 pour la réalisation des bilans d'émissions de GES.

Mais, dès lors que l'on cherche à évaluer un impact global de l'aviation (par exemple, dans le cas d'approche territoriale ou d'une évaluation globale d'une politique de transport), il convient de privilégier une quantification avec prise en compte des trainées de condensation.

Le CO<sub>2</sub> est une molécule stable, qui persiste longtemps dans l'atmosphère.

D'où l'intérêt de la prise en compte lors de l'établissement d'un PPA :

- de l'intensité de **toutes** les émissions de CO<sub>2</sub> ;
- des trainées de condensation, lesquelles contribuent pour 71 à 75% au forçage radiatif total de l'aviation.

*Or, l'augmentation de la température dans le bassin méditerranéen a déjà atteint 1,5°C, soit 0,4°C de plus que le reste du globe, laissant suggérer des élévations de températures de 2,5 voire 3°C pour notre région autour de 2040 par rapport à l'ère préindustrielle, avec les conséquences évoquées plus haut au niveau de « l'étude des impacts climatiques ».*

**=> Dans l'analyse qui a été faite du projet PPA, l'Autorité Environnementale recommande de : « Compléter l'Évaluation Environnementale 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 ».**

**La commission d'enquête fait sienne cette remarque.**

**Elle considère au vu des observations du public qu'il est indispensable de mener une étude ciblée des territoires survolés par les aéronefs (pollutions, impacts sanitaires et environnementaux), afin d'informer le public voire de trouver des solutions pérennes afin d'atténuer les nuisances exprimées .**

=> Quand on sait que l'ozone est issu de la transformation chimique des NO<sub>x</sub> et des COV, peut-être n'est-il pas pertinent d'incriminer « à priori » les transports transfrontaliers de ce polluant pour expliquer l'importance de sa présence en PACA.

=> En ce qui concerne les jets privés,

*Selon Jo Dardenne, Transport et Environnement, ces vols sont particulièrement nuisibles pour l'environnement, puisqu'ils émettent par personne transportée dix fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un vol commercial.*

*Près de 60% des émissions générées par des jets privés sont liés aux aéroports du Bourget à Paris, et de Nice.*

-faute de données précises, il n'est pas possible d'établir un calcul d'émissions de polluants.

La commission d'enquête au regard des observations reçues du public se plaignant de nuisances sonores et de pollution atmosphérique émet une recommandation forte afin d'initier une étude concernant l'aérien sur l'arrière-pays grassois et à proximité de l'aéroport de Mandelieu .

1- Il est impératif d'initier une campagne de mesure des pollutions atmosphérique et sonore à proximité des aéroports, et le long des trajectoires des aéronefs en phase d'approche.

L'étude doit inclure l'analyse du survol des zones d'habitation et le week-end, et la nuit, (entre 19 h et 6 h du matin).

2- Ces mesures doivent inclure la surveillance des Particules Ultra Fines (PUF), en masse et surtout en nombre.

3- Exception faite des hélicoptères de la protection civile et des transports sanitaires,

4- Cette surveillance de la pollution atmosphérique doit être également ciblée sur certains secteurs : écoles, crèches, et hôpital de Grasse.

***Le résultat de ces mesures aura vocation à pouvoir être consulté sur le site internet de la préfecture, ainsi que sur les sites internet des communes concernées.***

#### **IV- BIOMASSE – AGRICULTURE – - MESURES PROPOSÉES -**

Lutte contre la banalisation du paysage avec des végétaux résistant à la sécheresse et à la chaleur, valorisation des déchets verts par broyage et compostage, limiter le brûlage, source de pollution.

Mise en œuvre d'une gestion durable des espaces verts. Valorisation de la biomasse en matière organique ou en énergie.

Tels sont les défis à relever.

#### **- Les Fiches-actions 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 –**

=> *Choix des végétaux* pour les particuliers ;

=> *Valorisation des déchets verts* ;

=> *Mise en réseau des collectivités et agriculteurs* ;

=> *Favoriser le compostage* pour éviter la saturation des déchetteries et les risques de brûlage (400 000 € environ) ;

=> *Expérimenter un dispositif de méthanisation à Valderoure* (5 à 7 millions €) ;

=> *Révision de l'arrêté préfectoral, prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme.*

**- AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**  
**- Le problème particulier de l'ozone -**

« La pollution photochimique est à la hausse dans les AM. Depuis 2008, l'année 2011 confirme cette tendance...la valeur cible est dépassée sur tous les sites de la zone, excepté celui de Cannes ». (Révision PPA 2013, page 42).

« La région PACA est principalement concernée par des pollutions...à l'ozone ». (Evaluation environnementale, page 14).

« L'analyse est uniquement qualitative pour l'O3, alors que Nice fait partie des sept agglomérations françaises dans lesquelles on mesure des niveaux annuels d'ozone supérieurs au seuil réglementaire ». (Autorité Environnementale).

« ...De plus, les actions de lutte contre la pollution à l'ozone spécifiquement ne doivent pas conduire à un ralentissement de la lutte contre la pollution au NO2 et aux particules, **dont les bénéfiques sanitaires sont supérieurs. Il a donc été décidé collectivement de ne pas mener ce travail de modélisation** ». (Mémoire en réponse à l'Ae).

l'ozone de surface est l'un des plus préoccupants pour la santé publique et le plus étudié parmi les polluants atmosphériques. (Jacob et Winner, 2009).

En conséquence de ce qui précède, la commission d'enquête recommande fortement d'initier une étude ciblée sur ce polluant en région PACA.

**V- LA POLLUTION INDUSTRIELLE -**  
**- MESURES PROPOSÉES -**

Les industries présentes sur les Alpes-Maritimes ont été implantées, il y a environ un siècle, dans la région de Grasse : usines de fabrication de parfums et d'arômes (culture des plantes à parfum), et dans l'arrière-pays de Nice, deux cimenteries (matériaux calcaire et argile en quantité).

Elles ont maintenu leur site et ont poursuivi leur développement en se modernisant. Depuis les années 50, des carrières de calcaires se sont implantées pour alimenter le secteur de la construction.

Avec le développement urbain, deux incinérateurs pour les ordures ménagères fonctionnent à Nice et à Antibes.

**- Inventaire de l'industrie dans les Alpes-Maritimes -**

- Deux incinérateurs de déchets (à Nice et à Cannes)
- Quatorze usines de fabrication de parfum et arômes
- Deux cimenteries à Contes et La Grave de Peille
- Neuf carrières à La Grave de Peille, à Drap, à Saint André de la Roche, à Villeneuve-Loubet, à Bar sur Loup ;
- Cinq installations de traitement de déchets ;
- Deux traiteurs de surface

*Elles sont classées comme ICPE, installations classées pour la protection de l'environnement, relevant de la directive européenne du 24/11/2010.*

La DREAL suit les contrôles de ces installations.

**- Les Fiches-actions 31, 32, 33 –**

=> *Réduire les émissions des incinérateurs d'ordures ménagères* à NICE et à Antibes, et des parfumeries.

La rénovation de l'incinérateur de Nice est prévue en 2024. Il est localisé dans un quartier très urbanisé.

Celui de Cannes présentera la mise en œuvre des Meilleures Techniques Disponibles, rapidement. Les coûts de rénovation sont fonction des évolutions de procédés.

=> *Contrôler les émissions de PM10 et de NOX dans cimenteries.*

=> *Maitriser les émissions de poussières des cimenteries et des carrières* (arrêtés préfectoraux des 17/02 /2017, du 10/01/2020 du 23/08/2017 du 17/12/2019, arrêté du 22/9/1994). Rôle important de la DREAL

<p style="text-align: center;"><b>VI- AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - - MESURES PROPOSÉES -</b></p>
---

C'est le rôle de l'urbanisme que de prévenir les effets négatifs de la pollution sur la population, d'interdire l'implantation de nouveaux bâtiments à proximité des routes à fort trafic et d'anticiper l'évolution de l'aménagement et du fonctionnement du territoire.

Le renouvellement des installations de chauffage vieillissantes réduit fortement la pollution due à la combustion.

**- Les Fiches-actions 41, 42, 43, 44, 45, 46 –**

=> *Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme*, en lien avec la/les collectivités.

=> *Adapter Nice et sa Métropole au changement climatique.*

=> *Créer une plateforme territoriale de rénovation énergétique.*

=> *Agir sur le bâti en faveur :*

-des énergies renouvelables (panneaux solaires photovoltaïques),

- de la rénovation énergétique des bâtiments (31,5 Millions d'€) ;

=> *Remplacement des chaudières* au charbon, fioul ou gaz par des chaudières plus performantes.

=> *Création d'un dispositif de pilotage et de suivi* de la mise en œuvre des actions du Plan de Protection de l'Atmosphère (2000 € /an) ;

=> *Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires ;*

=> *Poser un diagnostic précis sur les émissions et les concentrations de polluants,*

=> *Sensibiliser le public à la qualité de l'air.*

**Dans notre département très ensoleillé, utiliser l'énergie solaire pour de l'eau chaude sanitaire, les piscines, crèches, maisons de retraite semble être une solution de bon sens.**

**- AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE -**

**1- Remarques concernant l'ammoniac et l'OIN Plaine du Var –**

« ...L'ammoniac est un polluant sur lequel le PPA des A.M. a peu d'impact ».

(Evaluation Environnementale, p.22).

« Concernant l'agriculture...Aucune réduction des émissions n'est prévue...Le scénario au fil de l'eau prévoit une augmentation des émissions de COV ». (Autorité Environnementale).

L'Union Européenne relève avec préoccupation que si les émissions de la plupart des polluants atmosphériques maintiennent leur tendance à la baisse dans l'UE, celles d'ammoniac, (NH<sub>3</sub>), notamment celles issues du secteur agricole, continuent d'augmenter, ce qui complique le respect des limites de pollution atmosphérique de l'UE par les États membres.

Même si ce n'est pas le cas en France où les émissions de NH<sub>3</sub> sont en baisse, le Parlement Européen attire l'attention sur le fait que, « Dans les zones urbaines, les émissions d'ammoniac sont responsables de près de 50% des répercussions de la pollution de l'air sur la santé, étant donné que l'ammoniac est un précurseur des particules ».

« Jusqu'à plusieurs dizaines de % de la dose appliquée peuvent être perdues pendant l'application et peuvent se volatiliser après l'application, selon les produits et le matériel utilisés, les conditions météorologiques et le type de sols ou de cultures » (Bedos et Millet, 2016).

Le Parlement Européen demande à la Commission et aux États membres d'étudier les possibilités d'utiliser la directive relative aux émissions industrielles pour atténuer ces émissions.

**La commission recommande la plus grande vigilance concernant le projet OIN Plaine du Var en cours de réalisation.**

L'OIN est un secteur stratégique englobant 15 communes situées sur le lit du Var et sur les bassins versants de sa basse vallée s'étendant sur 9 700 hectares. Il y est prévu un développement économique et urbain, et le développement d'une agriculture diversifiée et qualitative.

Les objectifs chiffrés à l'horizon 2030 sont :

- Une augmentation de la population d'un peu moins de 15 000 habitants ;
- Une production de logements nouveaux à hauteur de 27 000 ;
- La création de 40 000 à 50 000 emplois ;

Ce projet comporte :

=> des voies de circulation à 40 m, avec des conséquences prévisibles sur les concentrations en polluants.

=> des zones dédiées à l'agriculture tout au long (engrais azotés, épandages de produits phytosanitaires, NH<sub>3</sub>, etc...)

=> et à proximité : crèches, écoles primaires, collèges, lycées, maisons de retraite, logements, stade.

### **5.03- Conclusions motivées par thèmes**

Les 51 actions présentées dans ce Plan de Protection de l'Atmosphère ont toutes, leur utilité pour la réduction de la pollution par le CO<sup>2</sup>.

- Le thème **Biomasse et Agriculture** veut favoriser le compostage et la valorisation des déchets verts.
- Le Thème, **Mobilisation des partenaires et des citoyens** permet d'évaluer les impacts sur la santé, la surveillance de la qualité de l'air et l'information, le développement des outils d'évaluation des impacts sanitaires et la sensibilisation du public.
- Le thème **Industrie** comprend les Installations classées pour la protection de l'Environnement (missions d'inspection des installations classées). Les Usines de Valorisation des Ordures Ménagères de Nice et d'Antibes seront rénovées.

**Dans notre département, les deux principales sources d'émissions de CO<sup>2</sup> sont le TRANSPORT et le BATIMENT.**

C'est dans ce contexte très exigeant que nous devons déterminer si ce Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes, dont l'objectif est 2025, est nécessaire et suffisant pour réduire fortement les émissions de CO<sup>2</sup>.

#### **TRANSPORT MARITIME :**

En supprimant en 2025 les émissions polluantes par le branchement à quai des navires (30 M€ du Conseil Régional), on peut dire que la pollution des navires à quai **aura disparu**. Ce résultat sera bénéfique pour les riverains du Port.

Le contrôle des carburants peu soufrés des navires est une nécessité.

#### **AÉRIEN :**

L'effort pour réduire la pollution atmosphérique des avions ne porte que sur les avions au sol (limiter le temps de roulage, réduire le moteur auxiliaire de l'appareil). Cette amélioration sera bénéfique pour les agents qui travaillent sur la plateforme et aussi pour les voyageurs.

La réduction de la pollution des avions en l'air viendra, avec des contrôles plus rigoureux des moteurs. La nouvelle génération d'avions sera plus performante (réduction des consommations d'énergie d'origine fossile et du bruit).

#### **TRANSPORT TERRESTRE :**

**L'Effort principal du PPA 06 porte sur ce point.**

Extension des lignes de tram 2 et 4 vers l'Ouest. Développement de Transport en Commun à Haut Niveau de Service sur le Pays de Grasse, de Nice, de Mandelieu à Mougins, du Bus-tram entre Antibes et Sophia Antipolis. Renouvellement des flottes de bus vieillissant sur quatre métropoles.

Mise en œuvre de plan Vélo sur les trois Métropoles MNCA, CASA, CAPG.

Extension des Parcs Relais sur les cinq métropoles. Création de nombreuses stations d'alimentations électriques et de GNV dans les Métropoles de Nice et Cannes. Création de Pôle d'échange ;

Augmenter la capacité et la robustesse du réseau du réseau ferroviaire TER sur la ligne Cannes-Nice-Vintimille

Toutes ces actions nécessitent un investissement de l'ordre **d'un milliard d'EUROS**.

Un oubli : les véhicules à deux roues motorisés ne font pas l'objet de contrôle de pollution, or certains polluent beaucoup. Il faut que le contrôle **technique de ces engins soit décidé et mis en œuvre**.

### **AMÉNAGER NOS TERRITOIRES :**

**L'amélioration du bâti (ACTIONS 43, 44, 45, 46) est une autre condition essentielle pour une forte réduction de la production de CO<sup>2</sup>.**

**1** - L'accompagnement des particuliers dans la Métropole de Nice pour réduire la consommation d'énergie dans leur logement s'élève à **800 K€** (action 43).

**2** - La Communauté de communes de Sophia Antipolis a pour objectif de rénover **50% des 1024 logements classés en étiquette D, E, F, G**, en matière de consommation énergétique sur le territoire, pour la durée du PLH 2020-2025.

**3** - Le Conseil départemental a retenu le principe d'un plan pluriannuel de rénovation énergétique de ses collèges et écoles pour un montant de **31,5 M€**, plus le lancement de marchés globaux de performance énergétique pour trois collèges.

**4** – Développer l'énergie photovoltaïque (Conseil Départemental : **2,1 M€**).

En **2026**, le bilan du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes pour la période 2020-2025 sera établi.

Afin que ce bilan présente une forte réduction des Gaz à Effet de Serre, nous formulons **la recommandation** que La Métropole Nice Côte d'Azur, La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, la Communauté de Cannes Pays de Lérins, La Communauté d'agglomération de la Riviera française, et la Région présentent **un programme de rénovation énergétique** pour leurs bâtiments d'enseignement, sociaux, culturels, administratifs et les logements sociaux locatifs.

## **AVIS GENERAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

En 2026, le bilan du Plan de protection de l'Atmosphère 2020-2025 sera établi.

Pour que ce bilan présente une réduction significative de la pollution atmosphérique sur le bâti, nous formulons :

### **LES HUIT RECOMMANDATIONS SUIVANTES :**

- 1) La Métropole Nice Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, la Communauté de Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'Agglomération de la Riviera française présentent un programme de rénovation énergétique 2020-2025 conséquent, pour leurs anciens bâtiments d'enseignement, sociaux, culturels, administratifs et les logements sociaux locatifs ;

- 2) Étant donné le fort ensoleillement de notre département, il est recommandé à l'ensemble des acteurs publics (communes, groupements de communes, Région et Etat) de favoriser le développement de l'énergie solaire (en plus de l'électricité d'origine solaire) en faveur de l'eau chaude sanitaire, pour les crèches, logements sociaux, résidences pour personnes âgées et particuliers..., l'utilisation de l'eau chaude solaire soit fortement développée ;
- 3) Le contrôle des deux roues motorisées ;
- 4) La pollution aux particules ultra-fines dans les lieux très urbanisés et proches des axes routiers, soit étudiée ;
- 5) L'étude sur la pollution atmosphérique des territoires survolés par les autorités aéroportuaires et les riverains soit réalisée ;
- 6) Une étude sur l'ozone soit initiée sur ce polluant dans les Alpes-Maritimes et en Région Provence Alpes Côte d'Azur ;
- 7) l'OIN plaine du Var soit mieux évaluée pour la pollution atmosphérique ;
- 8) Que soit bien étudiée sur le plan économique, la liaison maritime de Nice à Monaco :

En conclusion : La Commission d'enquête, formule pour le Plan de Protection de l'Atmosphère 06 (2020-2025) :

## UN AVIS FAVORABLE

### Membres de la commission :

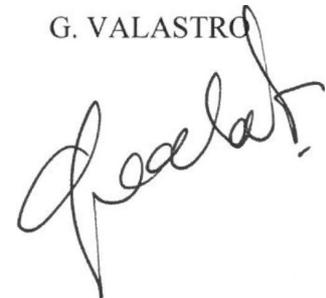
Yvette BARATON



Édith CAMPANA



G. VALASTRO



Françoise ROUXEL



Gérard MAUREL

