

ENQUÊTE PUBLIQUE

du lundi 27 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus

RÉVISION DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

(PPA)

DES ALPES-MARITIMES COUVERT PAR 69 COMMUNES.

Rapport de la Commission d'Enquête

Destinataires :

Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes

Monsieur Aurelien 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/ GENERALITÉS

1/01 - Présentation de l'enquête- Historique	Page 03
1/02 – Contenu du projet Enquête	Page 14
1/03 - Objet de l'enquête	Page 16
1/04 - Cadre juridique	Page 16
1/05 - Composition du Dossier	Page 17

2/ ORGANISATION & DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2/01 - Désignation du commissaire enquêteur	Page 18
2/02 - Préparation et organisation de l'enquête	Page 18
2/03 - Les démarches de la commission d'enquête	Page 18
2/04 - Réception contrôle des dossiers -registres	Page 18
2/05 - Publicité Affichage	Page 19
2/06 - Modalités de l'enquête	Page 19
2/07 - Permanences	Page 20
2/08 - Climat au cours de l'enquête	Page 20
2/09 - Clôture de l'enquête	Page 21

3/ CONTRIBUTION PUBLIQUE

3/01 - Relation comptable des observations	Page 21
3/02 - Avis et Observations du public	Page 21

4/ ANALYSE DES OBSERVATIONS

4/01- Thèmes	Page 77
4/02- Réponse de la DREAL au PV de Synthese	Page 84

5/ SYNTHÈSE ET ANALYSE DES FICHES ACTIONS

Page 88

CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Font l'objet d'un dossier séparé

Annexes :

Décision de la présidente du Tribunal Administratif de Nice	3 pages
Arrête Préfectoral	9 pages
Certificats d'affichages	7 pages
Avis d'information de l'enquête journaux	4 pages
Copie des registres d'enquêtes	39 pages
Note de Synthese	18 pages
Sigles et acronymes relevés dans le dossier PPA	4 pages

1/ - PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE - HISTORIQUE

1/01.1 Préambule

La qualité de l'air constitue un enjeu sanitaire majeur. Un rapport de Santé Publique France de 2016 évalue le nombre de décès prématurés par an, directement liés à la pollution atmosphérique, à 48.000. Par ailleurs un rapport du Sénat de 2015 évalue le coût économique de la pollution atmosphérique entre 68 et 97 milliards d'euros.

Le Plan de Protection de l' Atmosphère (PPA) est un plan d'actions, arrêté par le Préfet, qui a pour objectif d'assurer, dans un délai qu'il se fixe , la réduction des émissions de polluants atmosphériques en agissant sur l'ensemble des domaines d'émissions (transport, biomasse, industrie ..) et de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concernée les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R 221-1 du code de l'environnement.

L'intérêt du PPA réside donc dans sa capacité à améliorer la qualité de l'air dans un périmètre donné en mettant en place des mesures locales adaptées à ce périmètre.

La directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air, retranscrite dans les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36 du Code de l'environnement, impose l'élaboration d'un PPA pour les agglomérations de plus de 250.000 habitants, ce qui est le cas de l'agglomération de Nice. **Suite à l'évaluation du PPA 2013-2018 et dans la mesure où les normes de la qualité de l'air ne sont toujours pas respectées sur le territoire concerné malgré une amélioration constatée, le Préfet des Alpes Maritimes a engagé la révision du PPA le 17 janvier 2019.**

Malgré une nette amélioration de la qualité de l'air sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes entre 2010 et 2019 a permis de diviser par quatre les populations exposées à un dépassement des valeurs limites. **40.000 personnes restent exposées** à un dépassement de valeur limite annuelle concernant le dioxyde d'azote (NO²). Cette situation est à l'origine du **contentieux européen** qui concerne l'agglomération de Nice.

La Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a en effet condamné la France, le 24 octobre 2019, pour manquement aux obligations issues de la directive européenne sur la qualité de l'air (2008/50/CE), en raison du dépassement de manière systématique et persistante de la valeur limite annuelle pour le NO² (40µg/m³) depuis le 1^{er} janvier 2020 dans douze agglomérations françaises, dont Nice. Cet arrêt de la CJUE a été suivi d'une mise en demeure de la France par la Commission européenne par courrier du 3 décembre 2020.

À noter que l'agglomération de Nice n'est pas visée par la décision du Conseil d'État du 10 juillet 2020 relative à la persistance du dépassement de la valeur limite en concentration de NO²

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est principalement concernée par des pollutions aux particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5})' au dioxyde d'azote (NO₂) et à l'ozone (O₃) essentiellement dues aux activités anthropiques : émissions des transports terrestres et maritimes, industrielles et du résidentiel-tertiaire (dont chauffage au bois et brûlage des déchets verts).

Le transport routier reste le secteur prédominant concernant les émissions en oxydes d'azote (67%). Il émet, avec le secteur résidentiel, 76 à 86 % des particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5})

Dans ce contexte, il apparaît nécessaire de renforcer l'action publique en faveur de la qualité de l'air.

1.01.2 Contexte de la révision du PPA des Alpes-Maritimes

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.

1.01.3 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.

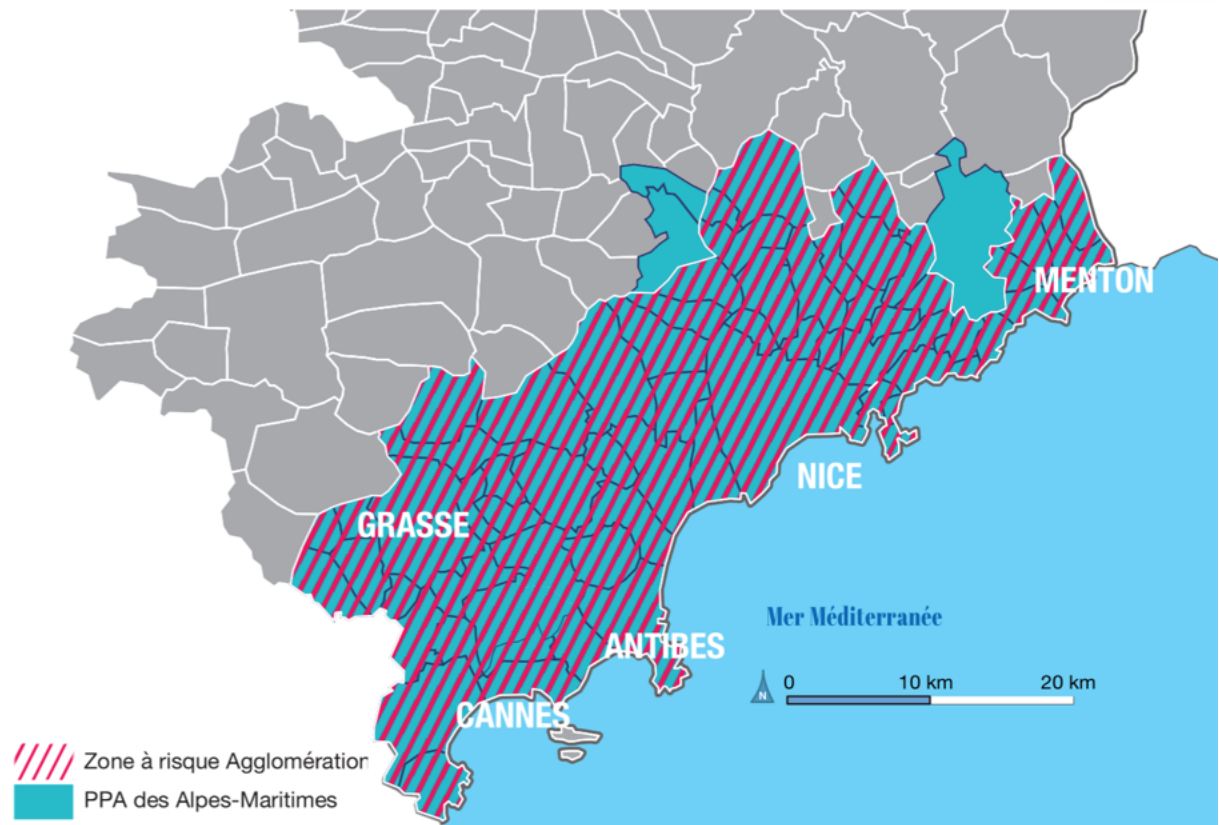
La « zone à risques – agglomération » urbanisée voire très urbanisée localement comme à Nice et à proximité plus immédiate du littoral, dans laquelle se concentrent, entre mer et montagne , une forte densité de population et des axes routiers importants (dont l'autoroute A8).

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, Gillette, Gorbio, Gourdon, Grasse, Levens, Mandelieu-la-Napoule, Menton, Mouans-Sartoux, Mougins, Nice, Opio, Pégomas, Peille, Peillon, Pymeinade, 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 partie 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.

1.01.4 Surveillance de la qualité de l'air

AtmoSud est l'AASQA (Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur chargée de surveiller la qualité de l'air au quotidien et lors d'épisodes de pollution et d'informer les acteurs de la région et les citoyens.

Elle évalue les populations exposées à un dépassement des normes limites pour la santé afin de mettre en évidence les zones à forte vulnérabilité. Elle accompagne les services de l'État, les collectivités, les acteurs économiques (industriels, ports, aéroports, etc.) et autres acteurs locaux et citoyens dans la mise en place d'actions visant à réduire la pollution atmosphérique, notamment en évaluant l'impact de ces actions. La conformité aux valeurs limites de qualité de l'air fait ainsi l'objet d'un suivi grâce aux stations de mesures d'AtmoSud qui mesurent la concentration des polluants et d'un bilan annuel de la qualité de l'air réalisé et publié par AtmoSud.

AtmoSud dispose de différents outils dont :

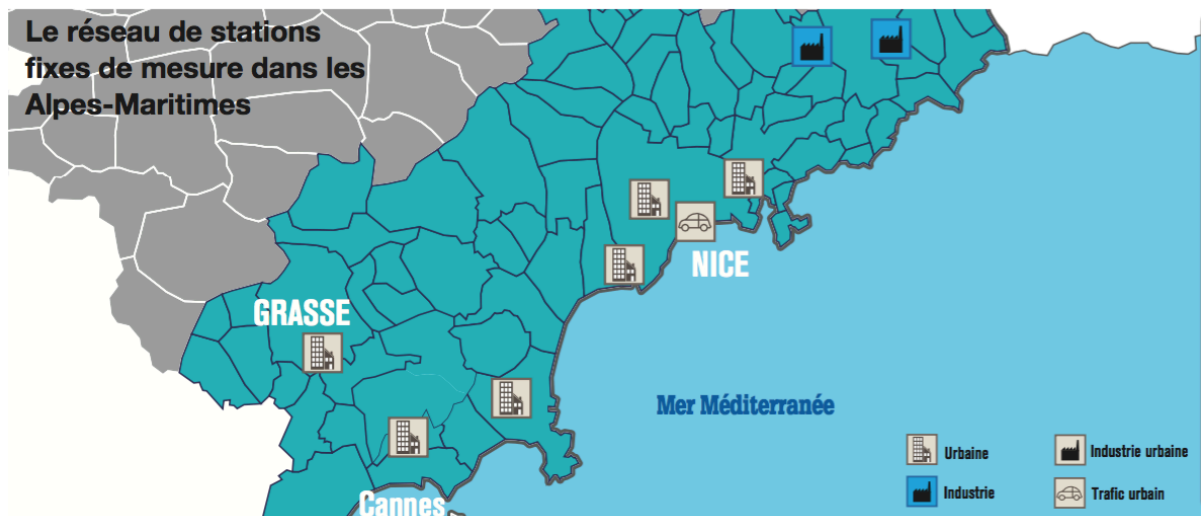
- Un réseau de stations de mesures
- Des outils de modélisation de la dispersion atmosphérique.

Les stations de mesures sont déployées par AtmoSud dans le cadre de campagnes de surveillance fixes ou temporaires. La carte ci-dessous recense les stations sur le territoire concerné par le PPA des Alpes-Maritimes.

L'Union Européenne définit un nombre minimal de stations pour répondre à l'obligation de surveillance (stations « UE »).

Les autres stations sont utilisées dans un but d'amélioration des connaissances des enjeux locaux et notamment pour améliorer la représentativité des modèles de dispersion atmosphérique.

Ces stations sont classées par typologie (urbaine, périurbaine ou rurale) et par influence environnementale (fond, trafic, industrielle).



Liste des stations de mesure « Union Européenne » AtmoSud :

Code	Nom station	Typo.	Influence	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	O ₃
24035	Nice – Prom. des Anglais	Urbaine	Trafic	Oui	Oui	Oui	
24009	Cannes - Broussailles	Urbaine	Fond	Oui	Oui		
24036	Nice - Arson	Urbaine	Fond	Oui	Oui	Oui	Oui
24007	Antibes – Jean Moulin	Périurbaine	Fond	Oui			Oui
24030	Nice - Aéroport	Périurbaine	Fond		Oui		Oui

Pour obtenir une information sur l'ensemble du territoire régional, AtmoSud a recours à un dispositif de modélisation de la qualité de l'air.

Cet outil simule la dispersion des émissions recensées en tenant compte de nombreux paramètres : l'environnement (topographie, occupation du sol, configuration des rues et du bâti, etc.), les conditions météorologiques (pression, champs de vent, température, rayonnement, etc.) et la physique-chimie de l'atmosphère.

Les calculs permettent de produire des cartographies pour chaque polluant de ses concentrations annuelles ou journalières à une résolution de 25 mètres en intégrant les informations locales des stations de mesures afin d'améliorer la qualité de la donnée et de réduire les incertitudes de modélisation.

1.01.5 Nécessité de révision du PPA :

A.1- Bilan du PPA 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_{2,5} et PM₁₀) 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)

Les effets de ces mesures ont été évalués par AtmoSud en 2018, après 5 années de mise en œuvre.

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 PM₁₀, 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 seulement été atteint en 2016. Concernant les PM_{2,5}, l'objectif de 2015 n'a pas été atteint.

Les objectifs de 2020 pour les NO_x, PM₁₀ et PM_{2,5} 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.

A.2 - Attentes relatives au nouveau PPA :

Au regard des éléments qui précèdent, le Préfet des Alpes-Maritimes **a décidé d'engager la révision du PPA. L'objectif de cette révision 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..).

La révision du PPA 06 vise 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'actions 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.

1.01.6 L'élaboration du projet

Suite à la décision par le préfet des Alpes-Maritimes, d'engager la révision du PPA 06, la DREAL PACA a organisé en 2019, avec l'ensemble des partenaires dans un esprit de Co-construction, 10 ateliers thématiques qui ont permis de faire émerger les futures actions du PPA et de consolider celle, déjà inscrites dans les plans et schémas des collectivités territoriales.

Ces ateliers, poursuivis par de nombreuses réunions d'échanges avec les partenaires, ont permis d'aboutir à la validation des orientations et de la liste des actions du projet de PPA 06, lors du comité de pilotage du 31 janvier 2020.

La suite de l'année 2020 a été mise à profit pour affiner le plan d'actions et l'évaluer sur la base d'hypothèses partagées avec les porteurs d'actions, afin d'aboutir à la validation du projet de PPA 06 lors du comité de pilotage du 11 décembre 2020.

1.01.7 Enjeux et objectifs du PPA des Alpes-Maritimes :

Les enjeux environnementaux concernant le cadre de vie sont devenus une préoccupation majeure des concitoyens. Parmi ceux-ci, **la qualité de l'air** prend une place de plus en plus importante, notamment dans les grandes métropoles, compte tenu de son impact sur la santé : la pollution atmosphérique est identifiée comme la deuxième cause de mortalité derrière le tabac.

L'ensemble de la bande littorale des Alpes Maritimes avec l'agglomération de Nice est particulièrement concernée par cette problématique et fait, à ce titre, l'objet d'un contentieux européen.

Sur ce territoire, en 2019, environ 40 000 personnes restent en effet exposées à un dépassement de la valeur limite annuelle de 40 µg/m³ concernant le dioxyde d'azote (NO²).

Le futur PPA contient, avant tout, des objectifs ambitieux pour un retour à la conformité dans les délais les plus courts possibles. Cette conformité réglementaire ne constituant pas une fin en soi en matière de santé publique, **le PPA vise également à tendre vers les valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines (PM10 et PM2,5)**, valeurs environ deux fois moins élevées que les valeurs limites pour ces polluants.

Pour rappel en 2019 environ 260 000 personnes sont exposées à un dépassement de ces valeurs recommandées par l'OMS sur le périmètre PPA.

L'atteinte de ces objectifs repose sur une mobilisation de l'ensemble des acteurs et la concrétisation des actions inscrites au PPA.

Ce PPA fera l'objet d'un suivi étroit pour s'assurer de sa mise en œuvre. Il sera évolutif pour permettre l'ajout de nouvelles actions.

- 7.1 Enjeux du territoire :

Le périmètre du PPA révisé couvre schématiquement la bande littorale des Alpes Maritimes, sur une vingtaine de kilomètres de large, du département du Var à la frontière italienne .

Les sources d'émissions sont importantes et diversifiées sur ce territoire avec :

- Pour l'essentiel, des pôles urbains denses où les polluants liés aux émissions des transports à proximité des grands axes routiers et du secteur résidentiel/tertiaire (chauffage) prédominent
- Dans une moindre mesure, des activités industrielles (présence de carrières, de centres de valorisation des déchets et de parfumeries), maritimes et aéroportuaires.

Les émissions ont particulièrement diminué ces dernières années (période 2007-2016), notamment pour les oxydes d'azote (-31%), les particules PM_{2,5} (-21%) et le dioxyde de soufre (-42%) en raison d'une importante réduction des émissions liées au secteur industriel (énergie, industrie, déchets), via l'amélioration des procédés de dépollution et aux évolutions de la production industrielle d'une part, et grâce à la mise en application des normes euro et du renouvellement progressif du parc automobile d'autre part.

Ces réductions d'émissions se sont traduites par une nette amélioration de la qualité de l'air sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes Maritimes entre 2010 et 2019 (diminution de la population exposée à un dépassement de la valeur limite en NO₂ de 156.000 à 40.000, plus de population exposée à un dépassement des valeurs limites pour les particules fines), **mais le territoire est encore concerné par une qualité de l'air dégradée.**

Les dépassements de la valeur limite annuelle relative au NO₂ se matérialisent notamment au niveau de la station fixe « Nice Magnan – Promenade des Anglais » (en dépassement jusqu'en 2018). En ce qui concerne les particules fines PM₁₀, les stations fixes du réseau Atmosud n'ont pas relevé de dépassement de la valeur limite en moyenne annuelle (40µg/m³) depuis 2013 inclus.

La lutte contre la pollution atmosphérique nécessite de prendre des mesures pérennes portées par l'ensemble des acteurs territoriaux. Le PPA constitue l'outil privilégié de la mise en œuvre de ces mesures. Il se concrétise en différentes actions dans les secteurs des transports, de l'industrie, du résidentiel, etc..

- 7.2 Objectifs du PPA 06

- Sortir du contentieux le plus rapidement possible
- Viser les recommandations de l'OMS
- Rendre les territoires plus attractifs

Le PPA est un document de 543 pages, accessible, communicant et synthétique. Il reprend l'essentiel en matière de méthode, de diagnostic, d'objectifs et d'évaluation. Il met en avant certaines actions emblématiques. Il présente également le dispositif de suivi et d'animation.

- 7.3 Objectifs prioritaires

Le PPA des Alpes-Maritimes distingue deux objectifs prioritaires :

- Conserver, sur toute la durée d'application du PPA, le respect des valeurs limites réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air ;
- N'avoir, en 2025, plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires, sur la base des modélisations réalisées chaque année par AtmoSud.

- 7.4. Tendre vers les valeurs recommandées par l'OMS

Le PPA des Alpes-Maritimes fixe également une trajectoire à suivre en termes d'amélioration de la qualité de l'air :

- Tendre vers les lignes directrices de l'OMS pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5} afin d'assurer un air sain à l'ensemble de la population du territoire.

-7-5 Les émissions :

Les objectifs du PPA ont été définis sur la base de l'évaluation quantitative du PPA, réalisée par Atmosud, et qui a reposé sur un processus complexe, nécessitant de nombreux échanges avec les porteurs d'actions.

L'objectif a été d'évaluer « au plus juste » le plan d'actions du PPA en ne retenant dans l'évaluation que les actions suffisamment chiffrées en termes d'objectifs.

Par ailleurs, le travail de définition du tendanciel, initié avant la crise sanitaire liée à la COVID 19 n'a pas été mis à jour : l'évaluation est donc volontairement conservatrice.

Ce travail a permis tout d'abord d'évaluer les effets du PPA en matière de réductions d'émissions.

		2017	2025 sans actions PPA	2025 actions PPA	Gain des actions en % sur les émissions totales 2025 fil de l'eau	Gain du scénario 2025 actions en % sur les émissions totales 2017
PPA 06 bilan des émissions en tonnes /an	NOx	9 002	6 665	5 736	-13.9%	-36.3%
	PM ₁₀	1 762	1 660	1 502	-9.5%	-14.7%
	PM _{2,5}	1 225	1 139	1 038	-8.8%	-15.2%
	SOx	611	547	537	-1.8%	-12.1%
	COVNM	7 899	6 786	6 666	-1.8%	-15.6%
	NH ₃	203	178	165	-7.2%	-18.6%

Tableau 3: Bilan des émissions du PPA des Alpes-Maritimes au regard de l'année de référence 2017 (Source : Évaluation PPA des Alpes-Maritimes, Atmosud, janvier 2021)

Il est à retenir de cette 1^{ère} étape qu'entre 2017 et 2025, le PPA contribue fortement à l'amélioration de la qualité de l'air en accélérant de 1,1 (COVNM) à 2,6 fois (particules fines PM10) les effets du scénario tendanciel en matière de réduction des émissions des principaux polluants.

Le gain le plus important est induit par les actions PPA relatives aux transports terrestres avec les PDU ou PDM des EPCI concernés (MNCA, CASA, CACPL, CAPG) qui intègrent le développement des transports en commun, le covoiturage, le développement des modes actifs, etc...les actions de renouvellement de flotte de véhicules participent également à la baisse des émissions de NOx

L'exposition de la population :

À partir des réductions d'émissions prévues, les concentrations prévisionnelles en NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5} sur le territoire à l'horizon 2025 avec les actions du PPA ont été estimées grâce à un modèle de dispersion atmosphérique des polluants. Les cartographies ainsi obtenues ont ensuite été mises en regard des couches relatives au bâti et à la population résidente afin d'évaluer la population exposée à des dépassements de la valeur limite en NO₂ ou des valeurs recommandées par l'OMS pour les PM₁₀ et PM_{2,5}

Les résultats sont les suivants :

	NO ₂	PM10		PM2.5	
Valeur Limite/Ligne Directrice OMS [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	40	40	20	25	10
Population 2025 [hab.]	< 500	< 500	197 000	0	98 000
Population 2019 [hab.]	40 000	< 500	255 000	0	257 000
Variation [%]	-100%	-17%	-23%	0%	-62%
Surface 2025 [km ²]	1	0	41	0	27
Surface 2019 [km ²]	9	0	50	0	50
Variation [%]	-84%	-	-18%	-	-46%

Tableau 4: Population exposée et superficies concernées par des personnes en dépassement à des concentrations supérieures aux valeurs limites réglementaires et aux lignes directrices de l'OMS (Source : Évaluation du PPA des Alpes-Maritimes, AtmoSud, janvier 2021)

La mise en œuvre du PPA a donc des effets positifs sur l'exposition des populations, en réduisant de manière significative le nombre d'habitants concernés par des dépassements des valeurs limites ou des valeurs recommandées par l'OMS.

Grâce aux actions du PPA, moins de 500 personnes restent exposées à des dépassements de la valeur limite en NO₂, en 2025 (176 exactement selon les modélisations auxquelles il faut appliquer une marge d'incertitude) ce chiffre était de plus de 156.000 en 2010.

Le PPA se fixe donc l'objectif que plus aucune population ne soit exposée à des dépassements de la valeur limite en NO₂, à l'horizon 2025 (sur la base des modélisations réalisées par Atmosud).

Les diminutions les plus importantes des concentrations en NO₂ sont observées au niveau des centres urbains et des grands axes routiers et traduisent les réductions d'émissions significatives en NO_x occasionnées par les actions du PPA mises en œuvre spécifiquement sur ces zones (PDU ou PDM, ZFEM, alimentation énergétique plus propre des navires en escales...)

Le PPA permet donc d'agir de manière efficace sur ces territoires à enjeux où la qualité de l'air est dégradée. Sa mise en œuvre devra permettre de traiter définitivement ces zones dans lesquelles ne restera qu'une très faible population résiduelle exposée.

Par ailleurs, le PPA enclenche l'objectif plus long terme de se rapprocher des valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines. Son évaluation estime que 197.000 personnes restent exposées à un dépassement de ces valeurs en 2025 pour les PM10 (98.000 personnes pour les PM2,5) ce qui permet de diminuer respectivement de 23 et 62% ces populations par rapport à 2019.

Le contentieux et les stations :

Dans le cadre du contentieux européen, l'objectif PPA de ramener les concentrations en NO₂, sous la valeur limite réglementaire de 40µg/m³/an dans les délais les plus courts possible est notamment évaluée à l'aide des valeurs observées au niveau du réseau de stations fixes es AASQA (AtmoSud en PACA).

Au vu des simulations réalisées par AtmoSud, le PPA se fixe l'objectif de pérenniser le respect des valeurs limites réglementaires pour l'ensemble des stations fixes observé depuis 2019. La figure ci-dessous représente l'évolution prévue des concentrations au niveau de la station fixe « Nice Magnan – Promenade des Anglais » la seule qui était en dépassement jusqu'en 2018.

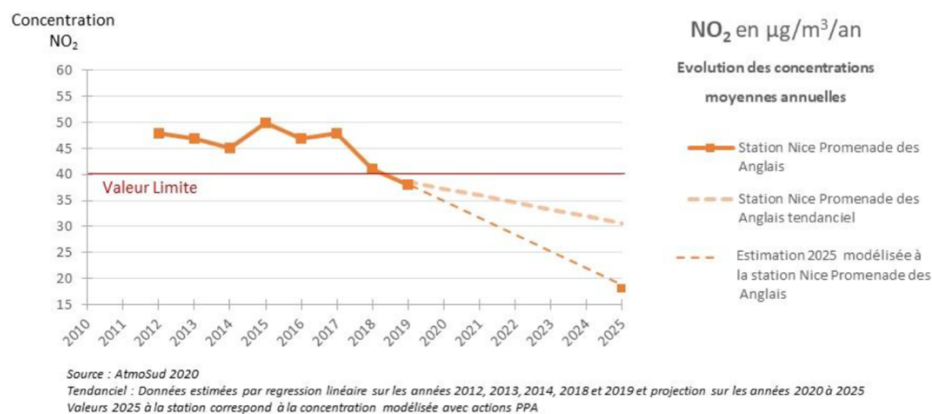


Figure 30 : Evolution des concentrations moyennes annuelles en dioxyde d'azote observée de 2012 à 2019 et perspectives de 2020 à 2025 selon une situation fil de l'eau (tendancielle) ou modélisée avec actions du PPA

1.01.8 Une ambition partagée avec les partenaires

L'ambition du PPA a nécessité une véritable co-construction du plan d'actions avec l'ensemble des acteurs du territoire, pour une appropriation optimale des enjeux et un partage efficace des actions. Nombre d'entre elles sont en effet pilotées et mises en œuvre par les partenaires, au premier plan les collectivités locales eu égard aux compétences qu'elles ont acquises depuis les lois successives de décentralisation.

La plupart des actions impliquent plusieurs acteurs à différents niveaux (porteurs, financeurs, facilitateurs administratifs, etc.) c'est pourquoi les différentes instances techniques et de gouvernance du PPA constituent un lieu d'échanges privilégiés pour optimiser le dialogue entre partenaires et par conséquent accélérer et préciser les engagements et la mise en œuvre de certaines actions phares.

1.01.9 Les Actions :

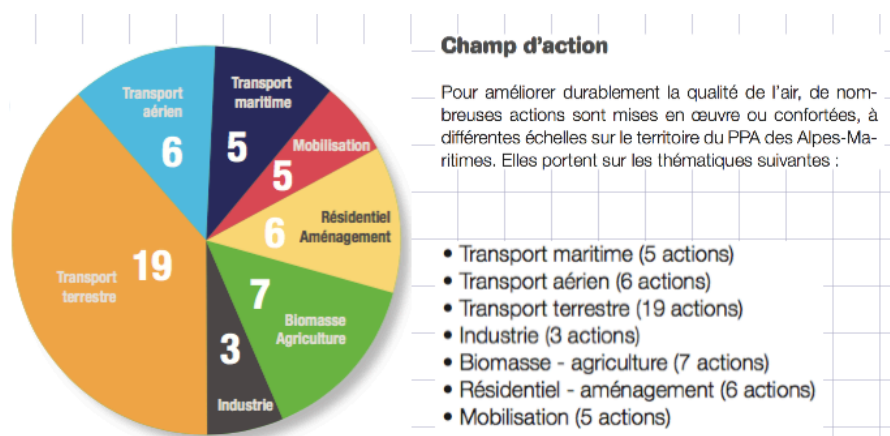
Le PPA 06 repose sur un socle de 51 actions à destination de l'ensemble des secteurs d'activités (transport terrestre, aérien, maritime, industrie, biomasse - agriculture, résidentiel – aménagement).

Ces actions sont portées par l'ensemble des partenaires et visent tous les secteurs contributeurs à la pollution atmosphérique.

Leurs objectifs sont de ramener :

- les concentrations en dioxyde d'azote sous la valeur limite de 40µg/m³/an, à l'horizon 2025 et vise les seuils de recommandations fixés par l'OMS pour les particules fines.
- Diminuer l'exposition des populations.

Des actions relatives à la mobilisation et l'information des partenaires et des citoyens sont également intégrées au plan d'action.



Ces actions sont détaillées sous la forme de fiches (Document « fiches-actions ») précisant leurs objectifs, leur contenu technique ainsi que leurs indicateurs de suivi. Pour chaque action, le porteur et ses partenaires sont clairement identifiés.

Le plan d'actions intègre également le renforcement du dispositif de surveillance et d'information sur la qualité de l'air.

Il prévoit également le renforcement du dispositif multisectoriel de gestion des épisodes de pollution avec la définition des modalités pratiques de la mise en place de la circulation différenciée basée sur la vignette Crit'Air.

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.

1.02 - CONTENU DU PROJET DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE REVISE :

1.02.1 - Documents

a. Un résumé non technique de présentation du projet (8 pages)

Le document synthétise le projet de PPA explicitant :

Les Enjeux du PPA ; Les polluants atmosphériques en Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

L'ambition partagée avec les partenaires :

* Accélérer l'amélioration de la qualité de l'air en visant les recommandations de l'OMS

* L'esprit de co-construction anime le PPA des Alpes-Maritimes, de la définition des actions au suivi de leur mise en œuvre

Des ateliers aux comités décisionnels : des objectifs concrets et chiffrés .

b. Projet de plan :

4.1 Document principal (47 pages) plus 2 pages annexes

4.2 Recueil des 51 fiches actions (148 pages)

4.3 Évaluation des effets du plan par AtmoSud (103 pages)

4.4 Évaluation environnementale (148 pages)

c. Résumé non technique du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires SRADDET (50 pages)

1.02.2 - Calendrier d'élaboration :

- Septembre 2018 : Conférence régionale pour la qualité de l'air, principe de la révision des PPA 06, 13 et 83
- Janvier 2019 : Copil n° 1 – Lancement de la révision
- Mars à octobre 2019 : Ateliers
- Janvier 2020 : Copil n°2 -Validation du plan d'actions et des actions emblématiques
- Février à octobre 2020 : travail de précision des actions avec les porteurs, évaluation des effets du PPA (AtmoSud), rédaction du dossier projet de PPA/fiches actions/ évaluation environnementale
- Décembre 2020 : Copil n°3 – Validation du Projet de PPA et de la méthode d'animation et de suivi
- 1^{er} semestre 2021 : CODERST et Consultations officielles (Autorité environnementale, Collectivités, ACNUSA) puis enquête publique

L'objectif est une signature du PPA à l'automne 2021

1.02.3 La procédure de révision du PPA des Alpes-Maritimes

La procédure de révision du PPA 06 se déroule en trois phases : l'élaboration du projet ; les consultations et l'enquête publique ; l'approbation du plan.

1.02.4 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'Autoérité 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.

Suite à ces consultations, le projet de PPA 06 est présenté à l'avis du public dans le cadre de **l'enquête publique qui s'est déroulé du lundi 27 septembre au vendredi 29 octobre 2021 inclus**.

1.03 Objet de l'Enquête Publique

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.

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

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

1.04 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 R123-22.

1.05 Composition du dossier d'enquête :

Aux termes de l'article R.222-24 du Code de l'environnement, la composition du dossier soumis à enquête comprend les pièces suivantes :

1° Les sept registres d'enquête publique en mairie de : Grasse , Antibes, Cannes, Saint-Laurent-du-Var, Nice, Contes, Menton et en Préfecture CADAM

2° Le Dossier du Projet PPA comprenant :

2.1. Une notice explicative (4 pages) décrivant :

Un préambule ; L'objet de l'enquête publique ; Le Maître d'Ouvrage , Le contexte de la révision du PPA des Alpes-Maritimes ; Le périmètre géographique incluant la liste des 69 communes concernées par le PPA ; Les objectifs ; Les actions ; La procédure de révision du PPA des Alpes-Maritimes ; L'élaboration du projet ; Les consultations et l'enquête publique ; L'approbation du plan .

2.2. La référence des textes réglementaires (2 pages) qui régissent le Plan de Protection de l'Atmosphère, et l'enquête publique.

2.3. Un résumé non technique de présentation du projet (8 pages)

Le document synthétise le projet de PPA explicitant :

Les Enjeux du PPA ; Les polluants atmosphériques en Provence-Alpes-Cote d'azur ;
L'ambition partagée avec les partenaires :

*Accélérer l'amélioration de la qualité de l'air en visant les recommandations de l'OMS

*L'esprit de co-construction anime le PPA des Alpes-Maritimes, de la définition des actions au suivi de leur mise en œuvre

Des ateliers aux comités décisionnels : des objectifs concrets et chiffrés .

2.4. Projet de plan :

4.1 Document principal (47 pages) plus 2 pages annexes

4.2 Recueil des 51 fiches actions (148 pages)

4.3 Evaluation des effets du plan par AtmoSud (103 pages)

4.4 Evaluation environnementale (148 pages)

2.5. Résumé non technique du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires STRADDET (50 pages)

3° Avis du Conseil Départemental des Risques Sanitaires et Technologiques des Alpes-Maritimes (CODERST) (4 pages)

4° Autorité environnementale

7.1 Décision prise après examen au cas par cas par l'Autorité environnementale (6 pages)

7.2 Avis de l'Autorité environnementale (26 pages) + annexe

7.3 Mémoire en réponse (9 pages)

5° ACNUSA

8.1 Avis de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (2 pages)

8.2 Mémoire en réponse (4 pages)

6° Bilan des consultations du conseil régional, du conseil départemental, des Établissements publics de coopération intercommunale et des Communes concernés par le périmètre du PPA (6 pages)

7° Carte des stations d'AtmoSud

8° Information du public, incluant l'arrêté prescrivant l'ouverture d'une

Enquête publique sur le projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes en date du 30.07.2021 et l'avis d'enquête publique qui se déroulera du 27.09.2021 au 29.10.2021 inclus.

9° Annexes Publicité et affichage:

- Journal Nice Matin

• 1^{er} avis d'enquête le 03.09.2021

• 2^{eme} avis d'enquête le 01.10.2021

- l'hebdomadaire Tribune Bulletin Côte d'Azur

- 1^{er} avis d'enquête le 03.09.2021

- 2^{eme} avis d'enquête le 01.10.2021

L'affiche normalisée portant avis d'enquête a de même été communiquée par les soins des services de l'État aux 69 communes retenues dans le périmètre.

La commission d'enquête considère que le dossier présenté à l'enquête est conforme à la réglementation.

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

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 Edith CAMPANA
Madame Françoise ROUXEL- Monsieur Gérard MAUREL

2.02 Préparation de l'enquête publique

Le 1^{er} juillet 2021 à 10 H s'est tenu une réunion préparatoire en Préfecture (Bureau des Affaires juridiques et de la Légalité – BAJL) afin que l'ensemble des membres ,de la Commission d'enquête puissent obtenir de l'Autorité organisatrice les éléments d'information nécessaires sur le projet de Plan et sur les modalités de l'enquête elle-même (contexte et synthèse du projet, dossier d'enquête, lieux et horaires des permanences dans les mairies, Préfecture (siège de l'enquête) et Sous-Préfecture de Grasse, échanges avec la DREAL sur le projet lui-même . Une clef USB contenant l'intégralité du dossier a été remise à chaque commissaire enquêteur .

Les communes dans lesquelles des permanences ont été prévues par l'Autorité organisatrice (courrier de M. le Préfet des Alpes-Maritimes en date du 25.05.2021) sont les suivantes : Nice, Menton, Contes, Grasse, Cannes, Antibes, Saint-Laurent-du-Var.

2.03 Les Démarches de la Commission d'enquête

Le 22 octobre 2021 à 10H, en visioconférence, une réunion d'échange a eu lieu entre les commissaires enquêteurs et M. DAVIOT représentant la DREAL PACA Marseille Maître d'Ouvrage , à cette occasion, diverses questions , relatives à la mesure des émissions et à la position des stations de mesures fixes dépendant de la compétence de la société ATMOSUD observatoire de la qualité de l'air ont été posées à la DREAL.

Des réponses ont été apportées par la DREAL dans la réponse au PV de Synthèse du 22 novembre 2021.

2.04 Contrôle des dossiers , des registres

Le 22 septembre 2022, Le Président de la commission a réceptionné les 7 dossiers au format papier destinés à l'information du public des 7 lieux de permanences.

Le Président de la Commission d'enquête a par ailleurs procédé à la vérification et à la signature des dossiers et registres.

2.05 Publicité et affichage

Conformément à la législation en vigueur, les avis d'ouverture d'enquête ont fait l'objet de publications dans la Presse par les services de l'État dans :

- 1° le journal quotidien Nice Matin
 - 1^{er} avis d'enquête le 3.09.2021 soit vingt-quatre jours avant le début de l'enquête
 - 2^e avis d'enquête le 01.10.2021 soit dans les huit premiers jours de l'enquête
- 2° dans l'hebdomadaire Tribune Bulletin Côte d'Azur
 - 1^{er} avis le 3.09.2021 soit vingt-quatre jours avant le début de l'enquête
 - 2^e avis le 01.10.2021 soit dans les huit premiers jours de l'enquête

Les Publications sont 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**

Les CE rappellent qu'il revenait au Maire de chaque commune d'attester de son caractère constant pendant la période réglementée.

La commission d'enquête considère que la publicité légale de l'enquête publique a été respectée.

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.

Le public pouvait :

- Consulter le dossier d'enquête aux heures d'ouverture des mairies ainsi que sur le site internet de la DREAL PACA, à l'adresse suivante : www.paca.developpement-durable.gouv.fr

- Consigner des observations sur le registre, les déposer ou les transmettre par voie électronique, à l'adresse suivante : pref-plan-atmosphere@alpes-maritimes.gouv.fr au plus tard le 29.10.2021 à 16 H 30

- Les observations écrites pouvaient également être adressées par correspondance à la Commission d'Enquête via la préfecture des Alpes-Maritimes avant la fin de l'enquête soit le 29 octobre 2021 à 16h30 .

LIEUX D'ENQUÊTE	HORAIRES D'OUVERTURE AU PUBLIC	JOURS ET HORAIRES DE PERMANENCE DU PRESIDENT OU D'UN MEMBRE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
NICE Annexe de l'Hôtel de Ville Bâtiment Corvésey, service état civil, 6 rue Alexandre Mari 06364 Nice Cedex 4	Du lundi au vendredi de 9h à 16h. L'accès à la mairie annexe se fera uniquement sur rendez- vous, par téléphone au 04 97 13 23 70.	- lundi 27 septembre 2021 de 9h à 13h et de 14h à 16h - mercredi 13 octobre 2021 de 9h à 13h et de 14h à 16h - vendredi 29 octobre 2021 de 9h à 13h et de 14h à 16h
MENTON Hôtel de ville 17 avenue de la République 06 500 Menton	Du lundi au vendredi 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h	- lundi 27 septembre 2021 de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h - mercredi 13 octobre 2021 de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h - vendredi 29 octobre 2021 de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h
CONTES Hôtel de Ville 19 rue du 8 mai 1945 06 390 Contes	Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 14h à 17h	- jeudi 30 septembre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h - jeudi 21 octobre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h - jeudi 28 octobre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h
GRASSE Hôtel de ville Place du Petit Puy BP 12069 06 131 Grasse	Du lundi au vendredi de 8h15 à 16h30	- lundi 27 septembre 2021 de 8h15 à 16h30 - mardi 19 octobre de 8h15 à 16h30 - vendredi 29 octobre 2021 de 8h15 à 16h30
CANNES Hôtel de Ville annexe 31 boulevard de La Ferrage 06 414 Cannes Cedex	Du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h	- jeudi 30 septembre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h - jeudi 7 octobre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h - mardi 26 octobre 2021 de 9h à 12h et de 14h à 17h
ANTIBES Bâtiment Orange Bleu 11 boulevard Chancel 06 600 Antibes	Du lundi au vendredi de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30	- lundi 27 septembre 2021 de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30 - lundi 11 octobre de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30 - vendredi 29 octobre 2021 de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h30
SAINT-LAURENT-du-VAR Hôtel de Ville 222 Esplanade du Levant 06 700 Saint-Laurent-du-Var	- Du lundi au jeudi de 8h 30 à 12h et de 13h30 à 17h30, - Vendredi de 8h 30 à 12h et de 13h30 à 17h.	- lundi 27 septembre 2021 de 8h 30 à 12h et de 13h30 à 17h30 - mercredi 6 octobre de 8h 30 à 12h et de 13h30 à 17h30 - vendredi 29 octobre 2021 de 8h 30 à 12h et de 13h30 à 17h
PREFECTURE DES ALPES- MARITIMES : siège de l'enquête CADAM, Boulevard du Mercantour, 06286 Nice Cedex 3, Direction des Elections et de la Légalité/Bureau des Affaires foncières et de l'urbanisme	Du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 16h30. Pour la consultation du dossier, l'accès à la préfecture se fera uniquement sur rendez- vous, par téléphone au 04 93 72 20 00	Néant

2.07 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.

2.08 Climat au cours de l'enquête

Les relations avec le personnel des sept Mairies se sont déroulées de façons cordiales et satisfaisantes.

2/09 Clôture de l'enquête

À l'expiration du délai d'enquête soit le 29 octobre aux heures de fermetures des Mairies, les registres d'enquête ont été clos et signés par les commissaires-enquêteurs en charge des permanences au niveau des communes.

Le président de la commission a recueilli les registres afin de les joindre au rapport.

3- CONTRIBUTION PUBLIQUE

Le Président de la commission rappelle qu'une enquête publique n'est pas un référendum ou un vote (pour ou contre) afin de déterminer si une opération représente un intérêt ou pas.

3.01 Relation comptable des observations

3.01.1 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	

3.01.2 Les avis déposés sur le site internet de la Préfecture.

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 seront traités par la commission d'enquête.

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.

3.02 Avis et Observations du public

3.02.1 Observations déposées sur les registres des communes

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 ;
- Règlements 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.

Observations transmises par courriel sur le site Internet de la Préfecture

Observation sur le site Internet pref-plan-atmosphere@alpes-maritimes.gouv.fr		
N°	Date/ Heure	Contenu
1	04/10/21 17H26 THEME AERIEN	<p>Par la présente, je vous adresse mes remarques pour le registre public du P.P.A. 06 :</p> <p>Je demande la limitation du trafic aérien sur la plate forme Cannes-Mandelieu et en particulier le survol de l'ouest grassois. Je refuse qu'une nouvelle trajectoire d'approche <i>N/O</i> pour jets d'affaires soit créée, porte ouverte à l'augmentation du trafic et de ce fait, à la pollution de l'air et des nuisances sonores. Merci de bien vouloir les prendre en compte</p> <p>Cordialement C. Seguin</p>
2	05/10/21 9H48 THEME AERIEN	<p>Madame, Monsieur Je vous adresse ce mail pour vous faire partager ma position au sujet de l'enquête publique pour valider le plan PPA 06.</p> <p>Je tenais à vous dire qu'habitant dans l'ouest Grassois, nous sommes déjà impacté par le trafic aérien de l'aéroport de Cannes-Mandelieu en terme de nuisances sonores et sûrement de pollution de l'air. Nous ne voulons pas de mesures aggravant cet état de fait. Toute décision venant à modifier les trajectoires d'approche de l'aéroport viendra inéluctablement ajouter une source de pollution supplémentaire.</p> <p>En espérant que l'avis des citoyens soit prise en compte, Bien Cordialement FB Dauchy</p>
3	05/10/21 10H03 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Ayant consulté le document "4 .2 fiches actions ep 2 " du PPA, je suis assez surpris qu'il ne soit pas mis à l'ordre du jour une quelconque limitation du trafic aérien ou au moins un gel de la capacité aérienne admise dans le 06.</p> <p>Étant habitant de Grasse, il est inadmissible de découvrir que pour le confort de personnes qui ne vivent pas dans la région (ou ridiculement peu présents), c'est-à-dire le trafic aérien d'affaires, je dois céder généreusement ma qualité de vie actuelle. L'impact sur la valeur immobilière n'est pas non plus nul, pas plus que la quantité non négligeable de résidus de kérosène qui baignerait notre commune si le couloir aérien prévu en direction de Cannes venait à se développer,</p> <p>Il est ridicule de penser améliorer la qualité de l'air en se limitant à la substitution d'engins diesel au sol. Les nuisances sonores ne sont pas plus acceptables. Certes</p>

		<p>une partie de la population niçoise cohabite avec la proximité de l'aéroport de Nice mais ça ne justifie pas d'imposer cet environnement au reste du département.</p> <p>Merci de bien vouloir prendre en compte ces points le plus sérieusement pour ne pas rendre notre pays Grassois invivable pour mon enfant. M. Pauly Eric</p>	
4	05/10/21 10H15 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Mon avis concerne le volet aérien de cette enquête publique, concernant l'augmentation du trafic et les changements de trajectoire des avions privés au départ et à l'arrivée à Cannes-Mandelieu. Ces modifications du trafic vont à l'encontre de toutes les mesures préconisées pour lutter contre le réchauffement climatique. Elles ne concernent qu'un petit nombre de bénéficiaires détenteurs des richesses et donc du pouvoir. Elles se manifestent en outre par des infractions constatées à maintes reprises: appareils volant à basse altitude au-dessus des habitations. Elles caractérisent un contournement des décisions prises pour ne pas augmenter le trafic sur l'aéroport de Nice. Elles sont la source d'une pollution sonore, d'une pollution aérienne, et d'une pollution des sols, impactant la vie des populations vivant sous ce couloir aérien, ainsi que la faune et la flore. En conclusion, je suis défavorable à cette augmentation du nombre d'avions, de leur taille, et de l'ouverture de ce nouveau couloir aérien. L'enquête publique n'étant pas close, je me demande pourquoi ces modifications sont déjà appliquées. Annie GRINGORE FERNANDEZ 06130 GRASSE</p>	
5	05/10/21 10H59 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Dans le cadre de l'enquête publique dédiée au PPA 06, en l'occurrence le volet aérien qui concerne l'aviation à Nice, Cannes-Mandelieu et La Mole. Habitant Grasse, 17 PASSAGE FIORETTI à Grasse, je suis totalement opposé à la création de cette seconde route aérienne pour les motifs suivants: D'ores et déjà, alors que cette route n'existe pas encore officiellement, je subis depuis l'été 2020 un nombre important de vols d'avions au dessus de mon domicile, et cela de manière répétitive à n'importe quelle heure de la journée ou de la nuit, à très basse altitude, engendrant d'importantes nuisances sonores où il est impossible de s'entendre dès que l'on se parle. Quid du respect de la route actuelle? Ensuite, qu'en sera-t-il alors si cette route est créée? Le nombre de survols explosera à la hausse puisque nous sommes déjà survolés de manière conséquente sans route officielle. Il me semble que le volet écologique est totalement occulté par la création de cette seconde route aérienne. Comment les responsables politiques peuvent elles le balayer d'un revers de main? La création de cette seconde route permettra d'assurer aux générations futures une pollution atmosphérique grandissante dans les communes qui seront traversées par les avions l'empruntant, dont le tracé se situe juste au dessus de bon nombre d'écoles et de crèches, sans parler de l'hôpital de Grasse. Tout ça pour assurer à une poignée de milliardaires de pouvoir se déplacer sans contrainte? L'impact néfaste sur la santé est connu concernant les méfaits des rejets de kérosène, celui-ci étant bien plus important que le diesel des véhicules automobiles, dont la prise en compte de ces derniers est aujourd'hui effective.</p>	

		<p>Aucune mesure n'a été prise concernant les rejets de jets privés. Il y a 2 semaines, je suis sorti du magasin bio "Satoriz" situé à proximité immédiate de la piste de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. L'odeur de kérosène était insupportable et l'air irrespirable. Je suis retourné à mon véhicule en apnée.</p> <p>La création de cette seconde route a certainement pour dessein d'augmenter le trafic aérien dans la zone du bassin cannois en l'étendant au pays grassois.</p> <p>Les personnes qui ont décidé d'y vivre pour une certaine qualité de vie en assumant les inconvénients (temps de trajet domicile-travail par exemple), vont devoir assumer les nuisances sonores importantes, la dégradation de la qualité de l'air avec les conséquences sous-jacentes sur leur santé, sans bénéficier des retombées économiques dont seule la ville de Cannes jouira.</p> <p>Les habitants concernés par le survol de cette seconde route ne subiront que les inconvénients conséquents sur leur santé, sur leur quotidien, la dépréciation de leur immobilier, sans jouir d'aucun avantage.</p> <p>Ils vont payer le prix fort pour le bien-être de quelqu'uns qui ne sont pas des résidents.</p> <p>Bonne journée. M SANSOLDI.</p>
6	05/10/21 11H13 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Je vous remercie de bien vouloir transcrire dans le registre de l'enquête publique du Plan de Protection de l'atmosphère des Alpes Maritimes 06 les lignes suivantes : "Je refuse que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores que nous subissons déjà largement trop. Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant d'avion, le kérosène, est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurette sont prévues sur les tarmacs mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires. Des restrictions de circulation pour les voitures sont appliquées et étudiées partout en France dans les grandes villes alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contrainte." Sophie COCHENNEC</p>
7	05/10/21 11H27 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Concernant 1 volet aérien du PPA06, je déplore le grand manque de mesures. En effet, la Pollution aérienne est considérable et impacte les communes de l'arrière-pays Cannois. En cause, un trafic aérien en constante augmentation, notamment de jets privés depuis 2020. La circulation des voitures diesels est réduite, des horaires sont aménagés pour les nuisances sonores liées aux travaux . POURQUOI le trafic aérien n'est-il pas concerné? Merci d'en prendre note. Vous en souhaitant bonne réception,</p>

<p>8</p> <p>05/10/21 12H19</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Monsieur, Madame:</p> <p>Je suis une habitante de Peymeinade depuis plus de 40 ans. Nous avons, avec mon mari pris la décision de quitter Cannes pour offrir un cadre plus naturel et plus sain à nos enfants. Je suis incommodée et très inquiète d'entendre et d'observer depuis quelque temps, des vols de plus en plus fréquents d'avions au dessus de ma maison à Peymeinade. Je ne comprends pas qu'il soit envisagé d'autoriser une nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest au dessus de la région Cannes-Grassetrès peuplée pour les avions y compris les jets d'affaire. A l'heure du réchauffement climatique, où les conséquences de la pollution sur notre vie quotidienne sont déjà visibles, on envisage d'augmenter le trafic aérien et par conséquent la pollution de l'air et sonore pour profiter au confort d'une minorité de nos concitoyens? Comment comprendre que l'on prenne de plus en plus des mesures pour réduire la circulation routière dans nos villes et qu'en même temps on augmente le trafic aérien polluant difficilement justifiable?</p> <p>J'espère que vous refuserez ce nouveau trajet au nom des efforts que nous devons tous faire pour faire face aux enjeux climatiques d'aujourd'hui.</p> <p>Biencordialement Madame Nelly Kayadjanian</p>	
<p>9</p> <p>05/10/21 12H43</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Résidente depuis plus de vingt ans à Pégomas sur la zone du Plan Sarrain, j'ai pu constater l'explosion des survols de cette zone notamment en période estivale. Outre les nuisances sonores devenues insupportables aux beaux jours, période où les gens vivent dehors une bonne partie de la journée, il devient impossible même de s'entendre lors du survol des avions... Ces derniers se succédant à un rythme de 5mn d'intervalle, les retentissements sur la vie quotidienne sont extrêmement délétères sur la santé. J'ai, en ce qui me concerne pris la décision de partir quinze jours en août afin de pouvoir me reposer au calme tant les nuisances occasionnent des tensions nerveuses agissant très sensiblement sur mon humeur.</p> <p>Il n'est pas rare de plus, de sentir des émissions de kérozène quelques minutes après le survol d'avions, ces retombées répétées notamment en période de sécheresse représentent un danger supplémentaire en matière de pollution et renforcent les risques d'incendie.</p> <p>Il devient urgent de limiter drastiquement le trafic aérien au dessus de zones très urbanisées au profit d'une frange infime de privilégiés pouvant utiliser l'aéroport de Nice.</p> <p>En matière d'écologie, le survol incessant du peu de zones boisées représente une menace supplémentaire pour la faune et la flore encore présente dans cette zone. Il devient urgent d'agir et de ne plus privilégier l'intérêt personnel au détriment du collectif. Une des bases de la démocratie.</p> <p>Sandra Malattia de Pégomas</p>	
<p>10</p> <p>05/10/21 13H27</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Bonjour</p> <p>je vous fais parvenir ce mail pour vous donner mon souhait de limitation du trafic aérien dans le département des Alpes Maritimes.</p> <p>Alors que nous parlons de plus en plus de réduction de nos émissions de CO2, que l'on réduit le trafic routier, il est prévu de modifier la trajectoire d'approche de l'aéroport de Cannes-Mandelieu pour les jets. Ce changement de trajectoire est la porte ouverte à l'augmentation du trafic.</p> <p>Il est tout à fait déplorable de voir que d'un côté nous limitons et faisons tout notre possible pour améliorer la qualité de notre air, et de l'autre, nous autorisons beaucoup de choses pour un nombre très limité de personnes.</p> <p>Je ne vous parle même pas de la nuisance sonore que cela représentera.</p> <p>Je suis donc contre la nouvelle trajectoire d'approche de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, et je suis pour la réduction du trafic sur cet aéroport.</p> <p>Cordialement Marion PAYS</p>	

11	05/10/21 13H54 THEME AERIEN	Bonjour, Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes Maritimes, je souhaite m'exprimer contre le projet de trajectoire Nord Ouest d'approche de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Cet aéroport est déjà source de grandes nuisances sur le bassin cannois et Mandelocien. A ces nuisances sonores vont se rajouter celles que vont subir les villages de l'arrière pays si la trajectoire Nord Ouest était validée (zone déjà largement survolée sans que cette route ne soit encore ouverte). Outre les nuisances sonores, la qualité de l'air va être encore plus dégradée par l'étendue des zones de survol des avions et la probable augmentation du trafic que cette trajectoire supplémentaire va engendrer. Ces derniers étant surtout de l'aviation de loisir et d'affaire, les vols polluent l'atmosphère pour le transport d'un nombre réduit de personnes, au moment où l'on demande aux conducteurs de véhicules terrestres de limiter la pollution en exigeant une vignette Critair pour limiter la circulation lors des pics de pollution, mais le nombre de vols augmente chaque année depuis 30 ans que nous habitons Auribeau sur Siagne, avec une augmentation significative depuis le début de cette année 2021. Et il semble que le kérosène consommé par ces avions soit bien plus polluant que les carburants automobiles. Je vous remercie donc de bien vouloir transcrire mon opinion dans l'enquête publique menée du 27 septembre au 29 octobre 2021. Cordialement Muriel ENGEL
12	05/10/21 14H47 THEME AERIEN	Bonjour, J'habite Grasse quartier Saint Jacques depuis 30 ans et si j'ai choisi d'habiter dans l'arrière pays c'était justement pour éviter les nuisances de pollution inhérentes à une vie citadine et côtière. Depuis plusieurs mois, le trafic aérien au-dessus de Saint Jacques a fortement augmenté. De petits avions survolent à basse altitude notre quartier jusqu'à environ 21 heures week-end compris. Ce qui génère des nuisances auditives et également de pollution atmosphérique au dessus de notre quartier. Je m'oppose catégoriquement à la nouvelle trajectoire aérienne au dessus de Grasse ainsi que le développement de l'activité aérienne qu'elle entraîne sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Cordialement, Veronique Gerard
13	05/10/21 15H09 THEME AERIEN	Monsieur le Préfet, J'habite un secteur calme à flanc de colline. Il ne passe que deux voitures par jour le long de ma propriété. Je suis au calme sauf pendant le festival de Cannes et pendant l'été à cause des avions. Ce survol de mon secteur s'intensifie depuis quelques mois. Il est prévu d'augmenter la circulation des avions à Mandelieu. Je suis contre, non seulement parce que ça pollue mais aussi à cause des nuisances sonores. Ces voyageurs n'ont qu'à atterrir à Nice qui existe depuis très longtemps. Le secteur Pégomas Grasse Auribeau Peymeinade doit être préservé. Vous remerciant de votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en mes sentiments respectueux. Christian LETURCQ
14	05/10/21 15H48 THEME AERIEN	Bonjour C'est inadmissible sur le bassin grassois et l'arrière pays faire changer la trajectoire pour des riches de Cannes alors on fait vivre un enfer à tout l'arrière pays c'est une honte non à la nouvelle trajectoire aérienne Daniele Lazarevic
15	05/10/21 16H26 THEME AERIEN	Bonjour sur notre commune, lorsque les jets et avion de tourisme font un virage pour prendre l'alignement de l'aéroport Cannes mandelieu, vole à basse altitude et passent au dessus des habitations situés dans le secteur face à la commune de Grasse de se fait il sera judicieux qu'il atterrissent par la mer merci de le prendre en compte Antoine Viale

<p>16</p>	<p>05/10/21 17H15 THEME AERIEN</p>	<p>Messieurs, Mesdames, Habitant au sud de Grasse je constate depuis la reprise du trafic' aérien un bruit incessant au- dessus de ma tête principalement à l'atterrissage sur l'aéroport Cannes Mandelieu mais également au décollage (il semblerait que de nombreux jets se "perdent" et ne respectent pas les trajectoires imposées). Bien que déjà très impactée, je m'oppose fermement à la nouvelle trajectoire d'approche nord-ouest pour les jets d'affaires sur l'aéroport Cannes Mandelieu. Outre le bruit je déplore la pollution que cela entraine sur ces trajectoires. Je demande expressément la limitation du trafic aérien sur la plateforme Cannes Mandelieu. On nous opposera très prochainement des restrictions de circulation automobile alors qu'il n'existe que l'on augmente le trafic aérien des jets privés beaucoup plus polluant. Sylvie VERGNAUD</p>
<p>17</p>	<p>05/10/21 20H41 THEME AERIEN</p>	<p>Bonjour Je souhaite exprimer mon refus de la notrajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Et je souhaiterai également une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois.Enespérant que la parole des citoyens soit non pas entendue mais écoutée Cordialement S.C Cuttivet</p>
<p>18</p>	<p>05/10/21 21H43 THEME AERIEN</p>	<p>Mme,Mr Je viens vous faire part de mon total engagement contre l'augmentation du trafic aérien sur l'aérodrome de Cannes mandelieu, la côte d'Azur dispose je pense d'assez de moyen de locomotion de ce type sur l'aéroport de Nice pour rajouter un doublon sur Cannes !pourquoi? Une catégorie de personne très très aisé qui décolle et atterris avec des avion de plus en plus gros qui sont en approche juste au-dessus de Auribeau-sur-Siagne pégomas ,de PLUS EN PLUS BAS ,les nuisances sonores et pollutions engendrées dans notre quotidien sont tout simplement intolérable à l'heure où l'humanité prend conscience du déclin de l'environnement! Expliquez-moi les bénéfices d'un pareil transport de si gros jet privé pour une ou deux personnes qui ensuite vont continuer leur trajets sur l'eau avec des navires qui consomme souvent plus de mille litre à l'heure Si vous validez ce principe d'augmentation du trafic pour ces personnes déjà bien privilégiées, je pense simplement que vous fixerez dans cette acte le peu d'intérêt pour l'homme ...face à l'intérêt financier... Les réacteurs de ces magnifiques avions pourront à loisir continuer de combler les bronche de nos enfants qui vont au collège au primaire E n dessous ,et également les enfants qui avec moins de chance ont des maladie orpheline je pense à l'association adrien bien implanté sur pégomas mais aussi tous les asmathiques J'espère avoir été assez clair dans mes propos et souhaite que ma voix aussi faible soit elle face au multimillionnaire qui volent tranquillement au-dessus de nos tête avec des turbines brûlante de kérosène ... Mes salutations sincères Cédric Cariven</p>
<p>19</p>	<p>05/10/21 22H05 THEME AERIEN</p>	<p>"Je refuse que la nouvelle trajectoire d'a proche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores que nous subissons déjà trop largement. Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant d'avion, le kérosène, est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurètes sont prévues sur les tarmacs mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires.</p>

		Des restrictions de circulation pour les voitures sont appliquées et étudiées partout en France dans les grandes villes alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contrainte." Myriam Ayme	
20	06/10/21 6H53 THEME AERIEN	J'habite Auribeau sur Siagne depuis 22 ans, un village calme ... depuis plus d'un an notre vie a énormément changé avec les nouveaux couloirs d'atterrissage sur la piste de Mandelieu, les avions rasent nos maisons en survol car préparent l'atterrissage qui a vol d'oiseau n'est qu'à quelques km . Vols bas et bruyants, atmosphère polluée ... certaines journées les avions qui rasent presque nos maisons se succèdent pour l'atterrissage à 1 mn d'intervalle ... vous avez changé les approches dès atterrissage avec un nouveau couloir, personne n'a été averti, personne ne nous a convié pour nous expliquer ce changement ... Patricia Lefort de Auribeau sur Siagne	
21	06/10/21 7H11 THEME AERIEN	Bonjour, Ayant pris connaissance du PPA06, nous sommes choqués de ne voir aucune mesure en faveur d'une diminution, du trafic aérien concernant la trajectoire N/O où, nous, habitants de l'ouest du département des Alpes-Maritimes, sommes directement impactés. Le problème du climat se pose de plus en plus et n'est plus nié par personne. Il est de notre devoir de participer, chacun à son échelle, à limiter toute pollution inutile et évitable. C'est le cas pour l'aviation d'affaires ou de loisir. J'aimerais que cette aviation soit limitée au strict nécessaire et éviter que, pour des raisons de confort, elle se propage. Il existe de plus en plus de mesures pour restreindre la pollution due aux voitures, ce qui est une bonne chose, mais rien concernant les jets privés. Nous ne pouvons qu'être contre toute extension et intensification de cette trajectoire aérienne N/O. Cordialement. Roger et Annie Navetti de Spéracèdes.	
22	06/10/21 10H36 THEME AERIEN	Bonjour, Nous sommes CONTRE le nouveau couloir aérien qui entraînera entre autres le survol de Peymeinade. Nous avons choisi une commune pour sa qualité de vie il y a des décennies, ce n'est pas pour subir les nuisances sonores, la pollution auditive et les résidus de kérosène dans notre jardin. Tout ça pour des jets privés, no way ! Merci de respecter notre confort de vie et surtout notre santé ! Cdlt, Mathilde Drouin	
23	06/10/21 11H52 THEME AERIEN	Bonjour, En tant qu'habitant du pays grassois, j'exprime ici mon avis totalement négatif sur le projet de changement de trajectoire du trafic aérien d'approche Nord Ouest. Et je déplore par ailleurs l'augmentation du trafic aérien et des nuisances sonores. Sommes nous seuls, petits habitants modestes, à devoir faire des efforts? Quel est le bilan carbone de chaque personne dans les petits avions, de plus en plus nombreux, qui passent juste au dessus de nos têtes pour aller à l'aéroport de Mandelieu ? Nous on fait l'effort de sortir les vélos ou de prendre le train dès que possible ... Merci de faire en sorte que cet effort soit collectif. Et il est insoutenable que, du jour au lendemain, on fasse passer des centaines d'avions au dessus de nos têtes. Je suppose que ceux qui prennent ces décisions n'ont pas leurs logements juste en dessous... Merci. Bien à vous. Cordialement Christian Ranieri	

24	06/10/21 17H THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>1) Je refuse que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.</p> <p>2) Je préconise une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois, pour protéger l'atmosphère des Alpes Maritimes.</p> <p>Cordialement. Jean-Marie CAROTI</p>
25	06/10/21 17H07 THEME AERIEN	<p>Bonjour, et merci pour votre enquête, c'est une démarche juste.</p> <p>Le survol des zones habitées par des avions engendre des nuisances sonores, surtout à l'aéroport de Cannes où les approches se font beaucoup par les terres et peu par la mer.</p> <p>En 2021 il est temps de revoir les priorités pour une vie plus équilibrée, respectueuses des habitants et protectrice de la nature. Le schéma du toujours plus de business est certes respectable mais il doit être inscrit dans un schéma plus respectueux qu'aujourd'hui.</p> <p>Oui les solutions existent!</p> <p>Exemple: St Tropez et son nombre limité de survol d'hélicoptère.</p> <p>Moins de vol, donc chaque vol plus cher, et voilà une partie de la solution.</p> <p>Cordialement Olivier TIRILLY.</p>
26	06/10/21 19H29 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes résidents a Châteauneuf grasse. Depuis janvier nous avons constater énormément de trafic aérien du a cette nouvelle ligne qui a été expérimenté durant le confinement et qui s'avère être horrible pour notre vie maintenant que le trafic est de nouveau autorisé.</p> <p>Nous sommes dans un petit village loin du bord de mer et ses pollutions liées à la sur concentration.</p> <p>A Châteauneuf nous n'avions que quelques pollution: les usines Mane, Robert T qui lorsque le vent change diffusent les odeurs d'arômes et de parfum ...qui peuvent parfois provoquer quelque nausées. Nous avons un peu la circulation qui augmente car de plus en plus de personnes fuient le bord de mer pour éviter la surpopulation et le coût très important des logements.</p> <p>Maintenant grâce à ce changement de trace nous avons une pollution supplémentaire et permanente jour et nuit.</p> <p>Le survol a faible altitude d'hélicoptères, d'Ulm, de jet privés et d'avion de plus en plus gros. Que des appareils volants ayant un bilan Carbonne très conséquent.Nos enfants jouent sous les "échappement de ces gros pollueurs" qui passent très bas.</p> <p>Je ne sais qui a autorisé ce survol mais c'est une aberration, quelle est la raison? Polluer une zone qui l'est déjà un peu par des usines.</p> <p>Maintenant nous subissons une pollution de l'air mais aussi sonore avant des survolés de toute part avec des fréquences très élevées: toutes les 3 minutes par moment.</p> <p>Pour qu'elles raisons?</p> <p>Quel est l'enjeu de cette nouvelle ligne.</p> <p>Qui attaquons nous en justice lorsque cette pollution aura détériorée la vie de nos enfants qui se nourrissent des légumes qui poussent dans un sol qui est pollué par le kérosène, qui jouent et font du sport sous cescouloirs aériens.</p> <p>Qui dorment mal et ont des troubles du sommeil a cause du bruit des avions et hélicoptères et auront des problèmes de santé plus grand grâce à cette concertation qui n'en n'a jamais été une. Les preneurs de décision devront justifier le pourquoi d'une telle décision. C'est une honte pour un département qui prône le développement et la conservation d'espace naturel.</p> <p>Que laisserons nous a nos enfants? Des maladies respiratoires, des sols non fertiles, des terres inhabitables, et un climat hostile.</p> <p>Prenez vos responsabilités et cessez toutes ces aberrations. on ne peut dire qui faut limiter les déplacements en avion et créer de nouveaux couloirs aériens pour les loisirs.</p> <p>Xavier Arsac</p>

27	06/10/21 20H22 THEME AERIEN	Je suis très contrarié par le projet de nouveau couloir aerien au-dessus de Grasse. Nous ne voulons pas de supplément de pollution et de nuisances ! Tout cela pour une clientèle VIP qui ne se soucie pas des questions environnementales. L'aéroport de Nice n'est pas saturé, inutile d'augmenter les nuisances de tous côtés. JR Chnebierk de Grasse St-Jacques	
28	06/10/21 22H39 THEME AERIEN	Bonsoir, Je tiens à manifester mon inquiétude face à la nouvelle trajectoire envisagée pour le trafic aérien. Ce mode de transport entraîne une lourde pollution sonore et chimique et il semble urgent de réfléchir à des alternatives moins nuisibles pour les hommes et pour l'environnement. Cordialement. Marion Crouigneau de Peymeinade.	
29	07/10/21 02H38 THEME AERIEN	Bonjour Je tiens à m exprimer concernant l'enquête publique sur le plan d atmosphère des alpes maritimes. Avant toute chose, j habite peymeinade depuis bientôt 20 ans et le premier argument qui me vient concerne les terribles nouvelles nuisances sonores qu il y a maintenant dans le ciel au dessus de peymeinade (et autres) En effet, depuis plusieurs mois, alors qu avant peymeinade etait au calme, nous devons supporter de terribles nuisances aériennes, aussi bien avions, qu hélicoptères et celà tous les jours. C est pourquoi, je demande une limitation du trafic aérien de laéroport de cannes mandelieu (trafic que nous n avions pas auparavant) Jaimerais que l on refuse la nouvelle trajectoire d approche nord/ouest pour les jets privés, on ne peut qu imaginer que cela n ira qu en augmentant. Deplus qui dit pollution sonore, dit pollution de l'air avec des jets qui polluent au kérosène, encore plus que le diesel En espérant que vous teniez compte de ces arguments. Recevez mes salutations. Mme Maisondieu Stéphanie	
30	07/10/21 08H46 THEME AERIEN	Bonjour, Depuis quelques semaines nous les riverains de Grasse Sud Quartier des Aspres sont fortement impactés par un survol d avions de tourisme volant à très basse altitude à un rythme effréné y compris samedi et week-end. Cette contournant de survol n apporte que des nuisances sans résoudre aucun problème quand au trafic et fait supporter à des villes du moyens pays les inconvénients provenant du tourisme Cannois qui profite en réalité à Cannes et Mandelieu et aux villes du littoral en terme de fréquentations et économiquement nous laissant uniquement les inconvénients. Ces bruits incessants de survol nuisent à notre qualité de vie et à notre santé pour les habitants de Grasse Sud et St Jacques. Nous nous opposons donc fermement à ce nouveau plan de survol. Bien à vous. Sandrine Pavlovic	
31	07/10/21 10H38 THEME AERIEN	Bonjour, Excellente initiative: Il ne peut y avoir d'amélioration réelle qu'avec des mesures concrètes dans tous les domaines. En effet les causalités sont nombreuses et interfèrent donc s'amplifient. Pollution: bruit, odeurs, vitesse excessive, poussière, particules fines, gaz toxiques etc Voitures, motos (non contrôlées), camions etc etc Certes mais également: Survol incessants des avions et d'hélicoptères au dessus des villes: Par exemple à Antibes et le long de la côte. Au prétexte: - de la météo pour changer de couloir aérien pour les avions - ou de prendre des photos pour des touristes pour les hélicoptères. -) Il y a là un énorme chantier de régulations très sévères à mettre en oeuvre. -) il est efficace de rendre public: - les constats - et les mesures	

		- avec mise à jour une fois par mois dans l'année et par semaine en période de haute saison touristique. MERCI d'avance. Cordialement DCG. Danielle CAMONIN-GERMANI
32	07/10/21 10H52 THEME AERIEN	Bonjour, Je déplore que dans ce plan de protection de l'atmosphère il ne figure aucune mesure en faveur d'une quelconque diminution du trafic aérien quel qu'il soit. Je déplore qu'une nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest soit créée pour les jets d'affaires à Cannes-Mandelieu, car cela conduira à une augmentation du trafic qui engendrera pollution atmosphérique (c'est bien de cela dont il est question) mais malheureusement également des pollutions sonores et des émissions de GES. Tout comme je déplore l'extension du T2 de Nice pour les mêmes raisons. Le réchauffement climatique et l'effondrement de la biodiversité nous enjoignent de diminuer nos déplacements!! N'allons pas en sens inverse... et en particulier ne laissons pas les plus riches (tourisme d'affaires ...) poursuivre leurs modes de vie climaticides quand des efforts sont demandés à la population pour réduire leur impact sur l'environnement. Tout le monde doit aller vers une réduction des ses émissions de GES mais en particulier les personnes les plus aisées car ce sont bien elles qui en émettent le plus! Je vous écris sans conviction mais je le fais quand même par acquis de conscience, pour avoir fait mon devoir de citoyenne. Malgré les avis négatifs donnés par la population niçoise lors de l'enquête publique sur l'extension de l'aéroport, le préfet a malgré tout autorisé cette extension. Ces enquêtes publiques ne sont qu'un simulacre de démocratie. Cordialement. Hélène Boccaccio
33	07/10/21 11H48 THEME AERIEN	Bonjour Je souhaite faire part de mon mécontentement concernant les vols aériens. Tout d'abord beaucoup de mesures sont prises pour la pollution pour les automobiles mais rien ou trop peu pour les avions alors que l'on sait qu'ils polluent énormément. Habitant sur Grasse nous sommes embêtés par les nuisances sonores des avions. Je suis également en faveur d'une limitation du trafic aérien entre Cannes Mandelieu et l'ouest pays grassois. Bien à vous. Fatima Savin
34	07/10/21 15H05 THEME AERIEN	Bonjour Ce mail fait suite à l'ouverture du 27 septembre au 29 octobre 2021 d'une enquête publique pour valider le Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA 06). Je souhaite par ce courrier vous faire part de ma profonde surprise et surtout de mon incompréhension à la lecture des éléments que j'ai pu trouver sur le volet du trafic aérien, élément majeur de la pollution de l'atmosphère. À l'exception de quelques "mesurettes" que j'ai pu relever (ref. http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/le-dossier-de-consultation-du-ppa-des-alpes-a13239.html), prévues pour les déplacements d'avion lorsqu'ils sont au sol, il me paraît évident que ce PP06 manque cruellement d'ambition, et ne semble pas au rendez-vous des enjeux colossaux auxquels nous sommes confrontés collectivement, et globalement (largement documentés par le 6ème rapport du GIEC). Je crois qu'il ne s'agit plus comme en 2015 (COP21) de voir des états faire des promesses qu'ils ne tiennent pas, mais de bâtir des stratégies de rupture qui visent à drastiquement réduire nos émissions polluantes. > A ce titre, le PPA06 est un élément majeur d'actions locales. Quelques éléments : 1) Vous devez savoir que le kérosène est un carburant encore plus polluant que le diesel. Ce dernier a été récemment chassé du parc automobile français, et il est hélas très loin le moment où des avions hybrides ou électriques pourront voler. Il me semble donc fondamental que des mesures volontaristes et ambitieuses de réduction des émissions polluantes pour l'aviation soit mise en place sur le

		<p>territoire des alpes maritimes. Je crois que le PPA06 doit aller beaucoup plus loin sur ce sujet, en s inspirant des limitations imposees aux vehicules de particuliers.</p> <p>2) Par ailleurs, au vue de la technologie actuelle, je ne vois pas d autres alternatives qu un choix de bon sens, consistant a limiter le trafic aerien, et surtout a arreter de le faire croitre au profit de solutions alternatives de mobilite (le train, fonctionnant a l energie electrique etant un excellent exemple).</p> <p>Qu il s agisse des aeroports de Nice ou de Cannes Mandelieu, la tendance est pourtant contraire a ce bon sens, la porte etant actuellement ouverte à l'augmentation du trafic, et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Il y a un reel (et terrible) decalage entre la communication des politiques (vis a vis des enjeux climatiques), et la realite des faits.</p> <p>A ce titre, je suis oppose :</p> <p>- a la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires sur l aeroport de Cannes-Mandelieu</p> <p>- a l agrandissement de l aeroport de Nice</p> <p>Ces projets sont anachroniques et en contradiction totales avec les objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de préservation de la qualité de l'air.</p> <p>Je vous exhorte a aller beaucoup plus loin en limitant le trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois, ainsi que sur l'aeroport de Nice.</p> <p>Cordialement, Alain BLANC</p>
35	07/10/21 19H53 THEME AERIEN	<p>Je suis fortement contre la nouvelle trajectoire aérienne. L'absence de mesures de réduction des émission polluantes et inexcusable en ce moment du crise.</p> <p>Notamment pour les avions privés qui polluent plus.</p> <p>Je refuse la nouvelle trajectoire parce que c'est une porte ouverte pour la future commercialisation d'aéroport à Cannes qui sont déjà moins de 30 kilomètres de aéroport de Nice. Je demande une limitation du trafic aérien.</p> <p>La pollution sonore pour les gens de la région et la nature sont déjà trop. Cette année beaucoup moins d'hirondelles (un de la plus grosse colonies d'hirondelles en Europe habitent dans la zone fortement impactée à Auribeau Sur Siagne). Cet été, avec un fort influx de jet privé, les hirondelles ont bien changé leur comportement et sont moins visibles ici.</p> <p>Ici, en France, il y a de plus en plus de mesures pour les citoyens qui habitent dans la région. Restrictions de circulation pour les voitures et limitations de vitesse ainsi que les initiatives pour que les gens achètent des voitures électriques. Mais en même temps, cette augmentation de trafic aérien va éliminer tout qon fait ici.</p> <p>Jessica Ernst de Auribeau Sur Siagne</p>
36	08/10/21 14H17 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Habitant la commune de Tanneron, nous allons subir un accroissement non négligeable du trafic aérien déjà dense en été, hélicoptères et avions diverses ne respectant pas toujours la hauteur de survol.</p> <p>Nous avons choisi notre lieu d'habitation pour le calme et la sérénité de la nature. Nous ne profitons d'aucune manière de ce trafic aérien sur le plan économique ou touristique.</p> <p>Nous subissons de plus les nuisances d'un pilote d'acrobatie aérienne sur le lac de saint cassien sur notre commune ainsi que les vols d'entraînement occasionnels des hélicoptères tigre de l'armée.</p> <p>Ces nuisances sont sonores mais aussi écologiques:</p> <p>De multiples mesures sont prises à l'encontre de la pollution engendrée par la circulation des véhicules. Un jet, un hélicoptère consomme du kérosène en très</p>

		<p>grande quantité, je ne parle même pas du trafic maritime dans la baie de théoule et de ces supers pollueurs que sont les paquebots. Nous devons protéger ce magnifique écosystème qui fait la richesse de cette région. Le tourisme ne pourra que s'en porter mieux. Vous connaissez les raisons pour lesquelles je m'oppose à ce projet et souhaite que ma parole comme celles de nombreux citoyens de notre région sera entendue. Bien cordialement. M. HERBET Bruno</p>
37	08/10/21 17H33 THEME AERIEN	<p>Monsieur le Commissaire enquêteur,</p> <p>L'Union européenne s'est engagée à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, un objectif qui ne stoppera pas l'augmentation du réchauffement climatique qui aura, selon les experts du GIEC, des conséquences dévastatrice sur l'environnement, sa faune et sa flore, dans les 10 ou 15 prochaines années si aucune mesure radicale de lutte en faveur de l'environnement n'est prise dans l'urgence à l'échelle locale et planétaire...</p> <p>Consciente mais non vraiment déterminée, la France a pris des engagements pour endiguer puis inverser une catastrophe environnementale annoncée qui ne sont pas tenus à ce jour.</p> <p><i>Concernant plus précisément les Alpes-Maritimes.</i></p> <p>Ce ne sont pas les « mesurette » prises au sol des plateformes aéroportuaires de Nice, Cannes-Mandelieu et La Mole, consignées à grand renfort de détails dans le volet aérien du PPA06, qui vont changer la donne.</p> <p>En effet, pour aligner le transport aérien sur l'objectif de l'Accord de Paris, il faudrait remettre en cause les hausses de trafic aérien et l'utilisation des très polluants jets privés (mesurée au km passager transporté) à empreinte écologique élevée sur les territoires survolés qui n'est plus de mise et appartient à l'histoire passée. Il est urgent d'opter pour des transports écologiques et d'adopter des comportements environnementaux vertueux. Monter à bord d'un avion rend un trajet des centaines de fois plus émetteur de CO2 et autres pollutions que de monter dans un train...</p> <p>Ces impératifs vont naturellement à l'encontre de projets d'extension d'aéroports existants, de créations de nouveaux couloirs aériens d'approche et de décollage, et évidemment du développement du transport par gros porteurs et, à plus forte raison par jets privés.</p> <p>Le respect de ces impératifs passe par une régulation nationale et internationale ambitieuse et volontariste qui doit être imposée par les services publics. Bien entendu, elle nécessite d'opter pour le développement massif des transports sur réseaux ferrés.</p> <p>Or, force est de constater que le volet aérien du PPA 06 ne mentionne aucune restriction en ce qui concerne notamment les gros porteurs à l'échelle départementale et locale ainsi que les jets privés d'affaires et récréatifs qui rallient par milliers l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Pire encore, le projet de création d'un nouveau couloir d'approche de cet aéroport qui va permettre de doubler le trafic actuel de jets particuliers n'est pas même pas évoqué et moins encore condamné ! Pas un mot sur les nuisances sonores et les polluants chimiques à forte incidence sanitaire qui insupportent et excèdent les populations actuellement survolées du bassin cannois alors qu'ils seront accrus voire doublés en haute saison ! Silence total sur les habitants du moyen pays grassois jusque-là épargnés alors qu'ils seront violemment et gravement impactés par la dégradation annoncée de plusieurs paramètres de leurs conditions environnementales [le gaz carbonique, l'oxyde d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures (HC), le dioxyde de soufre (SO2), les particules en suspension PM10 et PM2,5, les trainées de condensation, les cirrus et les nuisances sonores]. Ouf !!!</p> <p>Ces « manques » sont extrêmement inquiétants car ils suggèrent fortement que les affairistes et les décideurs publics ne semblent pas prêts à sacrifier quelques trajets lucratifs et confortables en avion pour préserver des conditions de vie acceptables dans les décennies à venir et au-delà.</p>

		<p>Inacceptable pour tout citoyen porteur des valeurs universelles que sont le respect des droits humains, la justice et la solidarité, valeurs qui forment le socle d'une société humaniste !</p> <p>Je vous prie de recevoir, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes salutations les meilleures.</p> <p>Paul Monmaur, universitaire, retraité</p>
38	08/10/21 18H09 THEME AERIEN	<p>Bonjour, nous habitons Grasse et avons été informé du projet de la nouvelle desserte de l'aéroport de Cannes Mandelieu.</p> <p>Effectivement depuis quelques mois nous constatons un survol en augmentation de notre quartier par des jets privés sûrement empruntés par des privilégiés qui se moquent bien de l'état dans lequel dérive notre planète, de la tranquillité de vie de nombreuse personnes qui habitent sous ce couloir (mais qui ne pèsent pas grand chose vis à vis de l'énorme plus économique que crée ce dernier).</p> <p>Les nuisances sonores, visuelles, la pollution que rejeté ces avions va en l'encontre du discours officiel de notre gouvernement. Ne serait il pas plus respectueux et moins égoïste que ces personnes prennent les transports en communs comme la plupart d'entre nous.</p> <p>Nous sommes contre ce projet, mais notre opinion comme celle de la majorité des habitants de ces quartiers sera t'elle entendue face au progrès qui nous mène dans le mur.(rapport du GIEC)</p> <p>Bien à vous. Laurent OLLIVIER</p>
39	08/10/21 19H44 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Nous habitons sur la commune de Mouans Sartoux, près de l'hôpital de Grasse, et nous avons constaté depuis environ 1 an une augmentation très significative des survols aériens à basse altitude, ce qui génère une pollution sonore très importante sur cette zone.</p> <p>Cette nouvelle route aérienne sur des zones autrefois réputées calmes et paisibles engendre de fait une augmentation du trafic aérien à destination de Mandelieu et de ces nuisances pour des milliers d'habitants supplémentaires (nombreux petits Jets bruyants et très polluants).</p> <p>Cordialement. M. BENARD</p>
40	09/10/21 14H54 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de la consultation ouverte concernant le projet de nouvelle trajectoire aérienne dite N/O, je tiens à exprimer mon profond désaccord. Ce projet va à l'encontre des engagements pris par l'Etat pour la lutte contre le changement climatique, et donc la réduction du trafic aérien en général. Le projet ne vise qu'à favoriser l'accroissement des rotations de Jets PRIVÉS, destinées à une clientèle exclusive, et ne revêt donc aucun caractère d'intérêt national. Toute la clientèle des jets privés utilisant l'aérodrome de Mandelieu, a la possibilité d'utiliser les lignes commerciales à destination de l'aéroport de Nice, à 30 kms seulement ... En agissant par ailleurs en faveur de la réduction des émissions polluantes et des nuisances...</p> <p>Nous avons délibérément choisi d'habiter en retrait de la côte, pour ne pas subir les contraintes du trafic aérien. Les personnes ayant choisi de vivre à proximité de Nice ou Mandelieu, l'ont fait en connaissance de cause. Il est impensable d'alléger les nuisances ressentis par ces derniers, en les déplaçant vers les premiers!</p> <p>Il serait plus raisonnable de travailler sur des projets visant à faciliter les déplacements collectifs dans notre région, alors que les infrastructures existantes ne permettent pas de pallier à la pression démographique.</p> <p>Bien cordialement. Arnaud Routier. Habitant de Peymeinade</p>
41	09/10/21 19h17 THEME	<p>Bonjour,</p> <p>Nous avons conscience que la planète est en danger, les gouvernements mettent en place des politiques de réduction du bruit et de la pollution, cependant, où en est la législation sur le trafic des avions de tourisme, d'affaires, les sports et loisirs aériens ? Ces pratiques ne contribuent aucunement à la réduction de la pollution et du bruit, bien au contraire. Je ne comprends pas comment on peut envisager d'améliorer</p>

	AERIEN	<p>durablement la qualité de l'air dans les Alpes Maritimes en projetant de créer un nouveau couloir aérien, en particulier sur le bassin grassois, alors que des mesures devraient être prises pour limiter et abaisser le trafic aérien des jets d'affaires et avions de tourisme de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.</p> <p>Bien cordialement. Elisabeth Solcourt</p>
42	10/10/21 8H16 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Je conteste la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires à Cannes- Mandelieu.Cette modification de trajectoire va déporter les appareils au dessus des habitations de Grasse Sud et générer une pollution atmosphérique et surtout sonore nuisibles aux habitants de cette zone. Cette zone est d'ores et déjà fortement impactée par un trafic routier intense aux heures de pointe du fait de l'absence de grands axes de circulation. La nouvelle trajectoire d'approche des avions ne fera qu'aggraver cette situation. Bien cordialement</p>
43	10/10/21 15H28 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>En consultant le PPA 06 actuellement soumis à l'enquête publique, je suis très déçu de constater qu'il n'y a que quelques aménagements minimes pour réduire les nuisances aériennes et qui ne concernent que l'organisation au sol sur le tarmac de l'aéroport, mais en aucun cas la réduction des émissions polluantes de l'aviation d'affaires.</p> <p>Pourtant, on subit,de plus en plus, notamment depuis ces 20 dernières années, le bruit et la pollution atmosphérique du survols des avions et notamment des jets privés en provenance de l'aéroport de Cannes Mandelieu.</p> <p>On ne parle en aucun cas d'une diminution du trafic aérien, ce qui est une aberration à l'heure de la transition écologique dans laquelle le département des alpes maritimes semble vouloir s'engager !</p> <p>Je précise que le bruit et la pollution atmosphérique que subissent les habitants des zones survolées quotidiennement sont très nocifs pour la santé (stress, impossibilité de jouir des jardins privatifs, retombés de kérosène etc)</p> <p>Depuis ces dernières années, ce trafic n'a fait qu'augmenter avec notamment l'autorisation d'avions plus gros et le survol plus régulier de l'ouest Grassois.</p> <p>De plus, il est question d'une création d'une trajectoire Nord Ouest, dite "alternative " pour soulager le bassin Cannois mais qui permettra à terme d'augmenter le trafic et d'impacter encore plus l'ouest du département notamment l'ouest de Grasse avec le survol à basses altitudes (300 m réel) à proximité de l'hôpital de Grasse.</p> <p>Dans un contexte de réduction de la pollution sonore, atmosphérique et autres polluants , il me parait aberrant d'autoriser l'augmentation du trafic des avions et surtout des jets d'affaires.</p> <p>Je demande que soit pris en compte une réelle réduction du trafic aérien de l'aéroport de Cannes Mandelieu et l'abandon de ce projet de trajectoire Nord Ouest.</p> <p>En espérant avoir été entendu sur cette question, qui fait polémique depuis tant d'années, dans notre département.</p> <p>Cordialement Mr LORENZI Robert</p>
44	10/10/21 17H50 THEME AERIEN	<p>Monsieur le Commissaire enquêteur,</p> <p>Je n'ai pas boudé mon plaisir lorsque j'ai lu que l'engagement pris par "Aéroports de la Côte d'Azur" d'atteindre le « Net Zéro Emissions » d'ici 2030 consiste à continuer à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à absorber in situ les émissions résiduelles éventuelles, sur le site aéroportuaire si cela est possible ou sur son territoire (06) dans la limite du cycle LTO des aéronefs (jusqu'à 45 km autour de l'aéroport pour Nice, considéré comme le périmètre sur lequel l'aéroport a un impact direct sur la qualité de l'air).</p> <p>Mais, plusieurs observations factuelles m'amènent à douter fermement de la volonté des décideurs privés et publics d'atteindre cet objectif vertueux.</p>

		<p>D'abord, il n'est pas à l'ordre du jour, dans la section aérienne du PPA06, de réduire le nombre et le tonnage des appareils circulants sur les aéroports et moins encore de supprimer les jets privés qui sont une aberration écologique à tous égards. A rebours même de cet impératif environnemental, en 2015 Aéroports Côte d'Azur prend des décisions qui vont dans le sens d'un accroissement du volume de la flotte puisque les restrictions qui fixaient le nombre de jets à 10 000 annuels sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu ont été levées et que le tonnage autorisé des aéronefs sur cette plateforme a été revu à la hausse !</p> <p>Ensuite, la création d'un couloir d'approche nord-ouest de l'aéroport de Cannes-Mandelieu en supplément de celui existant a été proposé vers 2017. L'étude de faisabilité est effectuée par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), sous le haut patronage de Madame la Sous-préfète de Grasse. Les essais sont en cours et vont d'ailleurs bon train cet été. L'affaire est sur les rails si j'ose dire... De facto, ce couloir permet un doublement du trafic aérien vers cet aéroport, en tout cas lors des nombreuses manifestations festives du littoral (festival du film, grands prix automobile, courses hippiques, régates royales, etc...).</p> <p>Enfin, des rumeurs d'extension de plateformes aéroportuaires des Alpes Maritimes, resurgissent de façon récurrente, ce qui signifie que l'idée d'accroître, par voie aérienne, la capacité d'accueil de touristes toujours plus nombreux vers la Côte d'Azur est omniprésente dans l'esprit du puissant monde des affaires et de ses obligés.e.s.</p> <p>Un dernier point : les plaintes véhémentes et récurrentes des riverains excédés par les nuisances sonores et les pollutions chimiques générées par l'aéroport de Cannes-Mandelieu ne sont même pas esquissées dans ce PPA ; les arguments qualitatifs et quantitatifs convaincants développés dans ces plaintes sont de facto ignorés ! Tout comme d'ailleurs ceux des habitants du moyen pays, de leurs Elu.e.s, ainsi que des associations de défense de l'environnement et de son climat, tous vent debout contre le survol de jets privés d'une clientèle fortunée en visite récréative, et de monomoteurs de tourisme qui menacent leurs écosystèmes jalousement préservés et jusque-là épargnés. Bref, la maison commune brûle sur l'autel d'une idéologie comptable d'une poignée de privilégiés qui font fi de toute humanité.</p> <p>Je dois avouer clore ce courriel rongée par l'inquiétude et profondément affligée.</p> <p>Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'expression de mes salutations consternées.</p> <p>Eliane Monmaur, Ingénieure, retraitée</p>
45	10/10/21 19H24 THEME AERIEN	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Je viens par la présente vous faire part de mon inquiétude face à l'augmentation du trafic aérien au dessus de mon domicile. Je refuse donc que la nouvelle trajectoire Nord/Ouest pour les jets d'affaire soit créée à l'aérodrome de Cannes Mandelieu. Elle provoquerait une augmentation du trafic et donc de la pollution de l'air et des nuisances sonores.</p> <p>Il serait, au contraire, plus logique de limiter le trafic aérien sur cette plateforme à une époque où il est demandé, de façon justifiée, à chacun de faire des efforts pour réduire son empreinte carbone (moins de circulation automobile, moins de courts trajets en avion...)</p> <p>Nous avons déjà pu constater depuis le début de cette année une augmentation notable du trafic qui nuit à notre santé (bruit, odeur de kérosène) et qui dévalorise notre patrimoine.</p> <p>Je vous remercie de prendre en compte ma requête et vous prie d'agréer Madame, Monsieur, mes salutations distinguées. Véronique Vial</p>
46	10/10/21 19H33 THEME AERIEN	<p>Voici mes remarques en quelques points:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. <p>Le carburant avion, le kérosène, est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurette sont prévues sur les tarmacs mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je refuse qu'une nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest

		<p>pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je demande la limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois. • Pourquoi des restrictions de circulation pour les voitures dans les villes alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contrainte. Jacques CHAMBON
47	11/10/21 10H46 THEME AERIEN	<p>- 1 Ci-dessous quelques observations concernant le plan atmosphère pour notre département:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alors que des restrictions impactent le trafic automobile en ville, je ne vois rien concernant les jets privés de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, - Dans le même registre, je m'oppose à la création d'une trajectoire nord - ouest pour les jets d'affaires qui impacterait la qualité de l'air et provoquerait de nouvelles nuisances sonores, - Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. <p>José Cazajus</p>
48	12/10/21 15H43 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Je réside à Grasse St Jacques, depuis quelques mois nous subissons des nuisances sonores énormes avec le nouveau couloir aérien mis en place. Tous ces avions privés qui passent au-dessus de nos habitations pour atterrir à Cannes Mandelieu. Cela concerne des milliers d'habitations, merci pour votre aide. Cordialement. Sylvie GIBOUIN</p>
49	12/10/21 18H39 THEME AERIEN	<p>Bonjour Je tiens à exprimer mon opposition au développement du trafic aérien dans l'ouest des alpes-maritimes Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant avion, le kerosène est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurette sont prévues sur les tarmaks mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires. Je refuse que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores Je demande une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois. Je constate aussi le paradoxe qu'il y a à imposer des mesures de contraintes fortes aux automobilistes en ville quand aucune mesure de contrainte n'est imposée pour limiter le trafic des jets privés qui polluent beaucoup plus que les voitures Par ailleurs, je souligne que nous subissons d'ores et déjà des nuisances aériennes importantes dans l'ouest du département avec des avions privés et des hélicoptères qui volent très bas en contravention avec la réglementation sans aucun contrôle de qui que ce soit très cordialement Jean-Marie Serreau</p>
50	12/10/21 21H40 THEME AERIEN Climati- sation	<p>bonjour, habitant actuellement dans l'ouest du département, je ne veux pas revivre les pollutions sonore et des gaz à effet de serre rencontrées à saint laurent du var proche de l'aéroport de Nice. Entre les bouchons sur les routes et les plages survolées par de nombreux avions l'été, j'ai été amenée très vite à penser que la côte d'azur n'est pas une région où la qualité de vie des habitants est prise en compte. Refusons le ballet des hélicoptères privés basés à Monaco et des avions privés qui polluent et pullulent justement en été où nous vivons fenêtres ouvertes ou à l'extérieur . Refusons la climatisation qui augmente la température de l'air . Plantons des arbres qui capturent le carbone de l'air et restituent de l'oxygène. Favorisons la marche grâce à des trottoirs loin des routes . Favorisons le vélo grâce à des pistes loin des routes. Construisons des coulées vertes reliant les communes entre elles. monique Pétrus</p>

51	13/10/21 16H52 THEME AERIEN	Bonjour, Dans le cadre de l'enquête publique en cours pour les Alpes-Maritimes, je tiens à signaler que je suis contre les nuisances engendrées par le trafic aérien sur l'ouest de Grasse. J'habite ce secteur et j'ai en effet remarqué une nette augmentation de ce trafic au-dessus du quartier Saint-Jacques. Le bruit est une première nuisance, la pollution atmosphérique engendrée en est une autre. Par ailleurs, en plein réchauffement climatique, comment peut-on encore accepter la circulation de jets privés? Ce type d'aviation devrait être interdit. Cordialement. L. Jauze-Baloy
52	13/10/21 21H43 THEME AERIEN	Madame, Monsieur En tant que parent de deux enfants en bas âge qui habite à Capitou, Mandelieu, je considère la qualité de l'air est un sujet majeur qui mérite plus d'attention. Je m'oppose à l'ouverture d'une nouvelle trajectoire nord/ouest à l'aérodrome de Mandelieu surtout en raison de l'augmentation de trafic aérien et donc pollution de l'air mais aussi en raison des nuisances sonores. De mon point de vue il est très important de limiter le trafic aérien de cet aérodrome. Effectivement on subit déjà dans la commune la pollution de l'air liée au trafic routier (autoroute ainsi que la circulation dense en ville) à laquelle se rajoute la pollution du kérosène des avions qui est encore plus polluant. L'absence de mesures de réduction de ces émissions polluantes de l'aviation d'affaires me semble très inadaptée. En espérant que mon avis puisse avoir un impact positif sur la situation. Salutations. Jan BUTYNSK
53	13/10/21 23H09 THEME AERIEN	Bonsoir, Je souhaite par ce mail vous faire part de ma très forte inquiétude quant à la future trajectoire N/O pour les jets d'affaires depuis Cannes-Mandelieu Je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant avion, le kérosène est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesures, légères, sont prévues sur les tarmaks mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires. Je crains que cette nouvelle trajectoire soit une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Je regrette que les jets privés qui polluent beaucoup n'aient aucune contraintes, alors que c'est le cas pour les voitures dans les villes. Je demande donc une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois. Cordialement. Marion Crougneau de Peymeinade
54	14/10/21 9H52 THEME AERIEN	Bonjour, Nous avons en France de très jolies régions pourquoi tout concentrer sur notre région qui est en train de s'asphyxier: Bouchons de toutes sortes, augmentation du trafic aérien, bétonnage de nos espaces, sacrifice des espaces verts. Que peuvent éprouver tous ces gens qui pour travailler doivent affronter des heures de bouchon. Par pitié vous les décideurs prenez compte de ces doléances. Cordialement. Gisèle de Montéty
55	14/10/21 15H10 THEME AERIEN	Mr le président, Je note avec déception que le PPA ne prend que très peu en compte l'impacte des activités aériennes sur la pollution de l'air. SI le plan mentionne que "Les émissions de polluants atmosphériques liées aux aéronefs sont relativement faibles comparées aux autres secteurs d'activités", il ne reconnaît pas que le service rendu est lui aussi minimal au vu de la proportion de la population qu'il concerne. Cela est particulièrement vrai pour l'aviation privée et donc l'aéroport de Mandelieu. D'autre part dans les actions il est proposé de "Suivre et diffuser les mesures de la qualité de l'air aux abords des aéroports de Nice et Cannes". Ceci laisse la porte ouverte à une augmentation de la pollution dans les couloirs d'approche qui

		<p>survolent la population mais ne sont pas dans les abords des aéroports. C'est le cas à nouveau pour le couloir d'approche de l'aéroport de Mandelieu qui ne survole pas la mer, en particulier dans le cas de nouveau couloir au dessus de Grasse et Peymeinade ou les avions passent très prêt du sommet des collines qui n'étaient pas concernées jusqu'ici.</p> <p>Finalement il n'y a aucune action prévue liée à l'utilisation d'hélicoptère, qui sont particulièrement polluant.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas imposer une approche de l'aéroport de Mandelieu par la mer? - Pourquoi ne pas interdire les rotations sur l'aéroport de Mandelieu pendant les périodes à fort impact sur la pollution atmosphérique (càd quand les vitesse automobile sont aussi limitées)? - Pourquoi ne pas limiter voir interdire les survols aériens qui ne concerne pas un minimum de personnes transportées en plus de l'équipage (par exemple au moins 20 personnes)? - Pourquoi ne pas limiter l'usage des hélicoptères aux services publiques d'urgence et activités privée qui n'ont pas d'alternative (pas le transport passager) ? <p>Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mes observation dans votre évaluation de ce plan.</p> <p>Cordialement F. DAVID - Fred-CMC</p>	
56	14/10/21 22H42 THEME AERIEN	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête sur le plan de protection de l'atmosphère des Alpes Maritimes,</p> <p>J'aimerais porter à votre connaissance quelques observations de simple bon sens que m'inspire le PPA 06:</p> <ul style="list-style-type: none"> -cette protection doit en priorité servir à protéger les habitants des Alpes Maritimes des conséquences de ce qui aujourd'hui contribue à polluer / entraînant notamment le réchauffement climatique et la destruction de la flore et la faune par répercussion, mais également la santé des populations.Or chacun connaît les désastres provoqués par les avions. -Au moment le plan national de réduction des émissions polluantes bat son plein, comment alors occulter les méfaits de l'aviation dite d'Affaires et de tourisme (dioxyde de carbone, d'ozone, particulers fines sources de cancer, cirrus à effet réchauffant ...). - il convient de rappeler que (source Association européenne de l'aviation d'affaires) 3 des lignes les plus prisées au départ et arrivée de France s'effectuent au départ de Nice! (vers Paris, Moscou et Genève) avec comme principaux utilisateurs des multinationales et des ultra riches ...qui pourraient se passer de ces lignes et reporter leurs besoins vers des vols réguliers ou ferroviaires ... <p>Pourquoi alors ne pas consacrer un chapitre visant à interdire le nouveau couloir aérien qui, par l'allongement de son parcours, accentuera la pollution chimique de l'atmosphère et des territoires, A qui fera donc croire que ce nouveau couloir ne contribuera pas au développement du nombre des vols au dessus de territoires jusqu'ici un peu épargnées malgré les passages déjà nombreux d'avions de loisir (peu soucieux des couloirs et altitudes ...) d'hélicoptères de toutes sortes et parfois de canadiers...</p> <p>Alors de grasse, à l'heure où la France se fait condamner au niveau européen pour ne pas tenir ses engagements en matière de protection des émissions polluantes, où l'on vise à interdire les centre- villes aux voitures, à réduire le nombre de véhicules essence et diesel, ne laissons pas se développer la pollution par le kérosène en allongeant les circuits au seul bénéfice de ces multinationales et ultra riches! et au détriment de résidents qui auraient à subir de surcroît une pollution sonore importante et une perte évidente sur la valeur de leur biens immobiliers ..</p> <p>.NON au nouveau tracé aérien pollueur au-dessusdes pays de grasse. OUI à la limitation du trafic aérien au départ de Cannes Mandelieu. Merci de votre attention.</p> <p>Gilles Legrand - Peymeinade.</p>	

<p>57</p>	<p>16/10/21 19H26</p> <p>Observat Double N° 64</p> <p>THEME AERIEN</p> <p>TRANSPORT</p>	<p>Habitants à Cannes, quartier de La Bocca, nous avons lu avec attention le dossier concernant cette Enquête Publique et vkudrionfqire ces remarques:</p> <p>- sur le constat de la pollution, nous avons passé tout l'été en zone Dégradée, au meilleur des cas en Moyen.... et sur les 30 derniers jours, 11 étaient au-dessus des maximums OMS (PM2,5 et O3) selon notre site BreezeMeter! Et ce dans notre rue Léon Goyet.</p> <p>Pourtant tout le centre de La Bocca est depuis plus d'un an en Zone de Rencontre (20km/h), on pouvait donc espérer moins de bruit et de pollution et une zone de trafic apaisée ! En fait, comme il n'y a eu aucun contrôle des vitesses - pédagogique puis plus pénalisé- et seulement de la peinture au sol.... pas non plus de report de trafic pour les gros camions.....tout ce centre a vu une densification du trafic où tout le monde fait n'importe quoi! Le radar qui indique les vitesses est toujours rouge et clignotant pour indiquer de ralentir, mais au bout d'un an plus personne n'en tient compte!</p> <p>Pourquoi les livraisons se font-elles à n'importe quelle heure et toujours en double file(donc tous les véhicules sont coincés derrière, puis coincés derrière les bus qui n'ont pas d'arrêts propres. Maintenant l'air est irrespirable dans tout ce centre avec tous les immeubles et les piétons qui vivent là.</p> <p>Pour l'Aviation (aéroport Cannes-Mandelieu) des contrôles sont faits sur le bruit (beaucoup de survol des quartiers très habités), mais pas de contrôle des particules fines!</p> <p>Il y a encore beaucoup trop de brûlage des déchets verts et peu de réaction pour les interdire (même s'ils sont signalés en mairie) et trop peu de communication auprès des habitants concernés. Il faut mettre en place des ramassages de ces déchets pour les broyer dans les quartiers où les habitants ont des jardins.</p> <p>Aussi nous ne comprenons pas pourquoi la municipalité a voté en Conseil Municipal (14/06/21) contre les ZFE, ce qui est obligatoire si on veut améliorer la qualité de l'air! Les Plans Vélos sont encore faibles et sans réelles continuités, en plus quand il y a de belles pistes, les cyclistes "sportifs" ne les empruntent pas et restent en groupes.</p> <p>Pascale VAILLANT</p>
<p>58</p>	<p>16/10/21 14H56</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Madame, Monsieur</p> <p>Le plan de protection de l'atmosphère des Alpes Maritimes (PPA06) contient un volet aérien, qui concerne notamment l'aviation à Cannes-Mandelieu. On n'y trouve aucune mesure en faveur de la réduction du trafic aérien et des nuisances sonores associées.Or la trajectoire N/O de l'aviation d'affaires impacte lourdement la qualité de vie dans le moyen pays grassois.</p> <p>Nous avons choisi d'habiter dans l'arrière-pays, donc de renoncer à la proximité, pour éviter les nuisances sonores et pollution du littoral, et nous devons maintenant subir en plus les inconvénients sonores et la pollution.</p> <p>Il est établi que le carburant des jets privé est encore plus polluant que le diesel: rien n'est prévu dans. le PPA06pour limiter la pollution sous les trajectoires. Je demande une limitation des pollutions aériennes.</p> <p>En outre, nous savons tous que l'avenir n'est pas dans la multiplication des transports individuels (jets privés) qui sont une aberration écologique. Or la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest est une porte ouverte à l'augmentation du trafic: je demande une limitation stricte du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest Grassois.</p> <p>Cordialement. Anne Verniers. Habitante de Mouans Sartoux</p>
<p>59</p>	<p>18/10/21 8H47</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Je viens vers vous concernant le Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes.</p> <p>En effet, je me permets dans cette consultation publique, de déplorer l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires.</p> <p>Le carburant avion, le kérosène, est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurettees sont prévues sur les tarmacs mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires.</p> <p>C'est pourquoi je m'oppose au plan de la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à</p>

		<p>l'augmentation du trafic, et à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, qui perturbent les écosystèmes.</p> <p>Je demande également une limitation et régulation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes- Mandelieu et l'Ouest grassois.</p> <p>Beaucoup de mesures sont déjà prises dans les villes pour limiter les déplacements en voiture, comme les parkings payants, les endroits strictement piétons, les heures limitées de passage en voiture ... Il serait donc temps d'appliquer également des restrictions pour les jets privés qui polluent beaucoup sans, ou avec très peu de contrainte. Donner un quota précis d'heures de vols sur ces avions, par exemple, limiterait le nombre de déplacements par an en jet privé.</p> <p>Nous sommes déjà fin 2021, l'été à été catastrophique {feux de forêts, pluie torrentiels, inondations ...} à cause des activités humaines. Il est temps que cela cesse et de laisser la planète se régénérer.</p> <p>Je dit STOP à tout déplacement inutile en avion, surtout en jet privé, oui aux alternatives (train, co-voiturage, transport en commun ...), car cela est tout à fait possible.</p> <p>Il est temps de construire un monde pour demain, mais pas de le détruire en multipliant les lignes d'avions et la pollution atmosphérique et sonore.</p> <p>Merci d'avoir pris le temps de m'écouter, Cordialement. Leelou Rehm</p>
60	18/10/21 8H47	<p>Bonjour,</p> <p>Veuillez trouver ci-joint la contribution de l'ASPONA comprenant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - une note de transmission - une note conjointe ASPONA - CAPRE06 - REN - 4 fiches proposant des amendements aux fiches-actions du PPA - 4 bulletins d'information relatifs à une action de sensibilisation menée par l'ASPONA en 2019 et 2020 avec le soutien de la DRAL PACA et du FDVA / susceptible d'être dupliquée dans le département. Cordialement. Frédérique Lorenzi, Présidente <p>Association pour la sauvegarde de la nature et des sites de Roquebrune Cap Martin, Menton et environs</p>
61	19/10/21 18H47	<p>Bonjour,</p> <p>Nous sommes contre le survol de Tanneron en fase de descente sur l'aéroport de mandelieu. Antoine VIALE</p>
62	20/10/21 10h10 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>Je m'étonne grandement, alors que l'on s'inquiète de la pollution de l'atmosphère dans 67 communes du département des Alpes Maritimes (ce qui est tout à fait normal), que l'on envisage un hélicoptère dans la commune de Coursegoules, avec un nombre très important de rotations, tous les jours et une pollution atmosphérique extraordinairement importante et toxique.</p> <p>Y-a-t-il un sens à tout cela? Je ne le vois pas, pour ma part ... Si l'atmosphère est polluée à Cagnes-sur- Mer, je ne pourrais pas descendre à mon travail avec ma voiture diesel, mais je pourrai respirer (sans parler de tous les enfants et la population de Coursegoules et des alentours) la pollution engendrée par les hélicoptères? Et ce, en permanence?</p> <p>Sans parler du bruit omniprésent.; Sachez évidemment que cette pollution ne se cantonnera pas à Coursegoules, mais impactera toute la région... C'est un non sens écologique et c'est dramatique pour notre santé.</p> <p>Je vous demande d'agir de manière cohérente, de respecter notre santé, notre air et de mettre un terme définitif à ce projet insensé.</p> <p>Bonne journée. Cordialement. Hélène Pince</p>
63	21/10/21 12H02 THEME AERIEN	<p>158 pages, 50 actions, 20 "challenges"...en France on ne parle plus de "defis" mais de "challenges". Objectif 2025! Tout est fait pour que le commun des mortels ne puisse pas s'y retrouver et s'exprimer.</p> <p>Deux points:</p> <p>aerien: il est reconfortant de prendre connaissance des satisfecits accordés après mesures technico-scientifiques à l'aéroport de Nice Côte d'Azur au moment où l'on adopte son projet d'extension (pour mieux accueillir les touristes chinois selon</p>

	TRANSPORT	<p>Christian Estrosi qui par ailleurs veut desengorger le port de Nice en limitant le trafic maritime entre Nice et la Corse). Abandonnez le projet de doublement au dessus du moyen pays grassois, du couloir aerien desservant l'aeroport de Cannes-Mandelieu; pretendument pour repartir les nuisances, en fait permettant un accroissement du trafic vers Nice s'il est vrai que les mouvements vers et a partir de Cannes-Mandelieu seraient "strictement" limites; projet a peine évoque dans le PPA. On en vient a penser qu'il serait preferable de fermer l'aeroport de Cannes-Mandelieu a tout autre trafic aerien que celui de la Securite Civile (avions, helicopteres).</p> <p>terrestre: il semble que le terme "BHNS" soit en cours de remplacement par "TCHNS" plus general: "<i>Concernant le TCHNS entre Peymeinade et Grasse, il s'agit d'étudier les différentes solutions techniques pouvant permettre un gain substantiel de vitesse commerciale et donc d'efficacité. Dans un premier temps, l'amélioration des insertions TC au niveau des différents carrefours sera étudiée et réalisée</i>".</p> <p>Bel exemple de verbiage (evidemment on parle de "vitesse commerciale" pour bien faire comprendre qu'on ne va pas encourager les exces de vitesse). Depuis plus de quarante ans tous les elus se sont efforces d'eviter le sujet du "desengorgement" du trafic routier a l'ouest du departement mais ont plutot encourage "l'engorgement" en ajoutant aux constructions nouvelles (maisons individuelles ou lotissements) des emprises commerciales "pour nous servir" (Intermarche et Mr. Bricolage de Peymeinade par exemple qui ralentissent la circulation. Rien a ce sujet dans le PPA...dont ce n'est sans doute pas l'objet. Et on s'est apercu tardivement que les emprises au sol des aires de stationnement des surfaces commerciales sont trop importantes).</p> <p>Il est regrettable de depenser ainsi l'argent des contribuables. Philippe Picard (quartier St.Jacques).</p>
64	THEME AERIEN Observ 57 Double 16/10/21 19H26 TRANSPORT ENVIRONNEMENT	<p>Habitants à Cannes, quartier de La Bocca, nous avons lu avec attention le dossier concernant cette Enquête Publique et voudrions faire ces remarques:</p> <p>- sur le constat de la pollution, nous avons passé tout l'été en zone Dégradée, au meilleur des cas en Moyen...et sur les 30derniers jours,il était au-dessus des maximums OMS(PM2,5et03) selon notre site BreezeMeter! Et ce dans notre rue Léon Goyet.</p> <p>Pourtant tout le centre de La Bocca est depuis plus d'un an en Zone de Rencontre (20km/h), on pouvait donc espérer moins de bruit et de pollution et une zone de trafic apaisée! En fait, comme il n'y a eu aucun contrôle des vitesses - pédagogique pu plus pénalisé- et seulement de la peinture au sol,... pas non plus de report de trafic pour les gros camions.....tout ce centre a vu une densification du trafic où tout le monde fait n'importe quoi! Le radar qui indique les vitesses est toujours rouge et clignotant pour indiquer de ralentir, mais au bout d'un an plus personne n'en tient compte!</p> <p>Pourquoi les livraisons se font-elles à n'importe quelle heure et toujours en double file(donc tous les véhicules sont coincés derrière, puis coincés derrière es bus qui n'ont pas d'arrêts propres. Maintenant l'air est irrespirable dans tout ce centre avec tous les immeubles et les piétons qui vivent là.</p> <p>Pour l'Aviation (aéroport Cannes-Mandelieu) des contrôles sont faits sur le bruit (beaucoup de survol des quartiers très habités), mais pas de contrôle des ~articles fines!</p> <p>Il y a encore beaucoup trop de brûlage des déchets v« rts et peu de réaction pour les interdire (même s'ils sont signalés en mairie) et trop peu de communication auprès des habitants concernés. Il faut mettre en place des ramassages de ces déchets pour les broyer dans les quartiers où les habitants ont des jardins.</p> <p>Aussi nous ne comprenons pas pourquoi la municipalité a voté en Conseil Municipal (14/06/21) contre les ZFE, ce qui est obligatoire si on veut améliorer la qualité de l'air!</p> <p>Les Plans Vélos sont encore faibles et sans réelles continuités, en plus quand il y a de belles pistes, les cyclistes "sportifs" ne les empruntent pas et restent en groupes.</p> <p>Pascale VAILLANT</p>

<p>65</p>	<p>22/10/21 9H58</p> <p>STATIONNEMENT TRANSPORT</p>	<p>Bonjour, Dans le cadre de l'enquête publique je souhaite vous faire part à la fois de mes réflexions et surtout de mon ressenti en qualité d'habitant du quartier La Bocca Sud riverain de l'avenue Francis Tonner. Le projet de création d'une zone de rencontre sur l'avenue Francis Tonner semblait une idée intéressante et pleines de promesses. Force est de constater que nous sommes aujourd'hui loin du résultat espéré: Notre zone à été tout l'été en situation de pollution atmosphérique classé dégradée. En effet aucune déviation n'est mise en place, cette zone de rencontre voit passer tous le trafic lié à sa position d'entrée de ville. De plus les stationnements prévus pour les livraisons ne fonctionnent pas, les camions et autres fourgonnettes sont en double file tout au long de la journée obligeant les bus et autre véhicules à slalomer ce que accroît le pollution atmosphérique et sonore. Et bien-sûr les vitesses obligatoires pour cette Zone de rencontre ne sont jamais contrôlé ni respecté. Dans ces conditions il est impossible de considérer cette zone urbaine comme apaisé et moins pollué D'autre part je suis surpris de voir la majorité municipale de Cannes voté à l'unanimité une motion contre les ZFE. Xavier COROMINES</p>
<p>66</p>	<p>22/10/21 13H20</p> <p>THEME AERIEN</p>	<p>Bonjour, Je remercie l'effort de ce PPA 06 pour réduire l'empreinte des activités humaines sur notre atmosphère mais je ne comprends pas certaines incohérences de ce PPA. Alors que l'on impose prochainement à la populace les vignettes automobiles Crit'Air qui permettent, ou non, de circuler en cas ce pic de pollution. Ce qui semble être une bonne idée sur le fond. Une frange minoritaire de la population, les ultra riches continueront, en jet privés, à traverser et polluer notre atmosphère sans vergogne, sans contrainte, sur les Alpes Maritimes, territoire attractif pour ces machines hors norme, qui, il faut le rappeler, ne transportent que 1,6 passagers en moyenne / vol et repartent à vide sans passager: car dans la majorité des cas, les jets ne sont pas stockés sur le lieu d'atterrissage! Certes je comprends que les véhicules automobiles engendrent la plus grande proportion de la pollution atmosphérique et que l'aviation d'affaire (jets privés) ne représenterait que moins de 1 % des émissions globales de CO2. . Mais quand est ce que l'on commencera à créer des mesures qui touchent tout le monde sans exception. Les ultra riches avec leur jets privés feraient bien de montrer l'exemple. La flotte de ces machines hors norme devrait être contrainte par le PPA et sous une courte échéance à une électrification totale de ses moteurs. Le kérosène est désormais une aberration pour l'atmosphère. Au lieu de celà, la préfecture des Alpes Maritimes envisage et étudie la possibilité de créer une nouvelle route aérienne (dite RNP-AR) pour les jets privés sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Bref; une nouvelle mesure qui favorisa un développement du trafic d'affaires sur la région PACA. Cette route aérienne viendra survoler tout le moyen pays grassois et impacter durablement des populations qui étaient à peu près épargnées jusqu'ici. Et les faibles mesures actuellement proposées dans le PPA, à savoir, l'électrification des véhicules sur le tarmac, rien pour les avions dans le ciel, rien pour limiter le trafic aérien, semblent donc bien maigres par rapport à un trafic aérien qui inéluctablement progresse. On interdit aux gens de prendre leur voiture mais on autorise les jets setters fortunés et toujours plus nombreux à gaspiller la consommation énergétique annuelle d'une famille sur un seul vol! C'est se moquer du peuple! En effet, le trafic d'affaires se porte à merveille même en période de pandémie mondiale: les mois de juin, juillet et août 2021 ont été très bons. Les chiffres sont meilleurs qu'en 2019, dernière année avant la crise, avec une progression globale du chiffre d'affaires de 25 % !</p>

		<p>L'aéroport de Cannes Mandelieu, qui a été privatisé en 2015, n'a d'ailleurs depuis cette date, plus aucune limite en terme de mouvements annuels et le tonnage a été révisé à la hausse. La limitation à 10 000 mouvements / an pour le trafic d'affaires n'existe plus et le tonnage autorisé est désormais à 35T au lieu de 22T. De vraies mesures pour réduire l'impact environnemental sur notre atmosphère et ce avec l'accord de l'État et du ministère des transports. C'est se moquer du peuple!</p> <p>Avec un président qui nous a dévoilé son plan "France 2030". 30 milliards d'euros pour préparer, aujourd'hui, la France de demain. Et 4 milliards consacrés à l'industrie aéronautique, il serait cohérent d'imposer à très court terme des innovations disruptives (avions électriques) à cette flotte d'avions (jets privés) ultra pollués et qui sont loin d'être d'utilité publique.</p> <p>Le secteur aéronautique est capable de relever ce défi. Mais l'État doit lui imposer et l'accompagner sinon les populations survolées et notre atmosphère continueront respectivement à subir et se dégrader. Le PPA devrait être amendé dans ce sens pour avoir un impact réel sur le secteur aéronautique et en particulier le trafic d'affaires bien trop épargné.</p> <p>Bien à vous. Benjamin MAZEL, habitant de Grasse.</p>
67	22/10/21 20H56 TRANSPORT	<p>Dans le cadre de l'enquête publique PPA, je souhaite vous faire part de ma réflexion et surtout de mon ressenti en qualité d'habitant du quartier Valiergues, avenue saint jean au niveau des numéros 45 à 49. Notre zone a été tout l'été en situation de pollution atmosphérique classée dégradée !!</p> <p>En effet, notre rue est l'objet d'un trafic incessant, très dangereux du fait également de l'étroitesse du trottoir (50 cm) et d'un stationnement sauvage au quotidien; en outre, la vitesse 30 maximum n'est pas du tout respectée, cette zone n'étant jamais contrôlée !!!</p> <p>j'avais alerté à trois reprises par courrier la mairie de Cannes en proposant d'installer un radar ou un ralentisseur, malheureusement je n'ai eu que des réponses négatives. En espérant que ce courrier reçoive toute votre attention, je vous prie d'agréer mes sentiments distingués. Mr SFAXI.</p>
68	23/10/21 14H04 ENVIRONNEMENT TRANSPORT	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager les modes de déplacements doux, en particulier la marche en ville (voir l'étude récente sur la marchabilité des villes: https://www.mongr.fr/inspire/actu/resultats-du-barometre-des-villes-marchables-2021) améliorer les trottoirs pour qu'ils soient plus larges, sans obstacles, parcours simplifiés pour traverser aux croisements etc ... - La qualité thermique de l'air: les climats qui réchauffent l'atmosphère en pleine canicule, les ventilateurs des cuisines de restos. - Emissions de fumées toxiques provenant des fours à pizza de restaurants - Améliorer la qualité de l'air à l'intérieur des bâtiments (écoles, bureaux) et aussi chez les particuliers (émanations de substances polluantes, mauvaise aération) <p>Besoin de campagnes d'information, de sensibilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tout véhicule à l'arrêt (même pour une période courte) devrait couper le moteur et la clim (livraisons de marchandises, dépôt d'enfants à l'école etc ...) - Poussière des chantiers: un problème préoccupant en centre ville actuellement, pour les riverains et surtout pour les ouvriers. je ne sais pas quelles sont les solutions (vaporiser de l'eau??) - Les survols abusifs sont encore beaucoup trop fréquents - Outre les élèves des écoles, les campagnes de sensibilisation devraient s'adresser à tout le monde: à chacun de se remettre en question dans ses pratiques individuelles ou professionnelles. <p>Anne-Marie Usher</p>
69	23/10/21 19H10 THEME AERIEN	<p>Automobiles:</p> <p>Plus il y a de routes, plus il y a de voitures ...Inventons ...Sortons les pieds des sabots des prédécesseurs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stop à l'artificialisation des sols. - Récupération et transformation des logements inoccupés en ville pour les jeunes salariés au lieu de toujours construire plus loin et obliger à prendre une voiture.

	ENVIRONNEMENT TRANSPORT	<p>-Stop aux projets pharaoniques des millionnaires de ce monde, priorité à ceux qui travaillent ici; taxer les résidences secondaires souvent vides qui utilisent du sol et obligent à construire toujours plus loin des lieux de travail.</p> <p>- Réserver une voie pour des bus propres sur la pénétrante Cannes Grasse: imaginons des types de transport plus ou moins gros mais propres pour desservir les communes ou quartiers à partir de la pénétrante. Des bus pris dans les bouchons sont pires que tout!</p> <p>- Favoriser l'utilisation du vélo dans les bus ou trains: actuellement il est presque impossible de prendre le train avec un vélo, et pas du tout possible de prendre un bus avec un vélo ..</p> <p>- Faire des vraies pistes cyclables (comme à Sophia): je pense que nos hommes politiques ne prennent jamais le vélo (j'en connais un). Que sont actuellement la majorité des pistes? un espace tracé à la peinture sur la chaussée qui s'arrête au bout de quelques mètres, jamais nettoyé: on se prend les branches dans les yeux, un espace poubelle ... A faire éclater de rire les nordiques, si ce n'était pas tragique.</p> <p>- Comment peut on décider d'interdire les petites voitures des personnes qui travaillent et laisser rouler sur la Croisette en bouchon continu les grosses berlines de tous ces riches touristes?</p> <p>Aérien: Stop aux hélicoptères de tourisme qui décollent constamment de Mandelieu. Stop aux jets privés qui décollent aussi de Mandelieu, ils n'ont pas le temps, nous nous n'avons plus d'air.. Arrêtons de développer l'aérien: non à la voie de l'ouest. Pourquoi taxer les automobilistes et non les compagnies aériennes. Les propositions ne sont pas du tout suffisantes alors qu'il s'agit de la santé de toute cette population.</p>	
70	24/10/21 9H37 TRANSPORT	<p>Bonjour, à plusieurs reprises il m'a été donné de constater que les véhicules automobiles officiels du Festival de Cannes conservaient le moteur en marche en permanence, alors que les véhicules étaient stationnés, conducteur au volant! J'ai questionné plusieurs chauffeurs et la réponse ..." on est obligés" ou encore "c'est une règle" ou bien "pour la climatisation".Je ne comprends pas la raison de cette attitude extrêmement polluante.</p> <p>Il serait bien de revoir ceci pour la prochaine fois. Je vous remercie vivement.</p> <p>Yves HANNOUNA</p>	
71	24/10/21 13H51	<p>Monsieur le Président, Veuillez trouver ci joint les suggestions de l'association ASDEFMAR, elle même faisant partie du groupement GADSECA, en espérant que vous les trouverez d'utilité Vous en souhaitant bonne reception. Michelle Ellis. Présidente (cf PJ)</p>	
72	24/10/21 15H14 THEME AERIEN	<p>Madame, monsieur Je profite de l'enquête publique pour vous faire part de mon très grand mécontentement concernant la possibilité de créer un nouveau couloir aérien Nord Ouest.</p> <p>Les personnes vivants se us lestrajectoires actuelles de l'aérodrome ce sont installées en connaissance de cause. Or, habitant à Peymeinade,je n'ai pas choisi de m'installer dans l'arrière pays pour profiter des nuisances sonores, visuelles, de dépréciation des maisons que représenterait le passage des avions. De plus je tiens à attirer votre attention sur le fait que nous vivons un véritable bouleversement climatique qui demande des efforts de la part de chacun d'entre nous. Cette mesure qui ne vise qu'à augmenter le trafic et donc un véritable non sens environnemental et écologique.</p> <p>En espérant que les remarques de vos concitoyens soient prises en compte.</p> <p>Cordialement. Aurelia Nedoncelle.</p>	
73	24/10/21 18H03	<p>Bonjour, Je souhaite par cet email vous faire part de mes observation concernant le PPA06 1) il est très surprenant de n'y trouver quasiment aucune mesure visant à diminuer la</p>	

	THEME AERIEN	<p>pollution générée par le trafic aérien alors que celui ci est un contributeur majeur en terme de grammes de CO2</p> <p>2) je tiens à signaler ici n a ferme opposition à la nouvelle trajectoire dite d'approche Nord-Ouest pour l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Cette proposition est un non sens écologique et va à l'encontre de toute mesure de diminution des nuisances de cet aéroport.</p> <p>3) je souhaite voir apparaître dans ce plan des mesures de limitation du trafic aérien et tout particulièrement sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu que ce soit en taille des avions qu'en nombre de rotations. L'aviation d'affaire est extrêmement polluante quand on ramène la pollution d'un trajet au nombre de passagers.</p> <p>Il est temps de légiférer pour réduire et non augmenter ces nuisances.</p> <p>En espérant la bonne prise en compte de ces observations. Bien cordialement.</p> <p>Benoît Sainson</p>	
74	24/10/21 18H39	<p>Bonjour,</p> <p>Je vous transmets ci joint mes remarques dans le cadre de la consultation publique sur la pollution atmosphérique. Avec mes salutations. Jean-PaulHauer (cf PJ)</p>	
75	25/10/21 16H34 Environn	<p>J'ai oublié une chose extrêmement importante: interdire pour tous y compris les producteurs d'olives de brûler les déchets verts !!! Marie Chambon</p>	
76	25/10/21 17H07	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête,</p> <p>Notre association (Roya ExpansionNature) 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.</p> <p>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".</p> <p>En vous remerciant de votre attention. Association Roya ExpansionNature</p>	
77	26/10/21 07H53 THEME AERIEN	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Par le présent mail, je me prononce CONTRE les nuisances subies et à subir par l'activité aérienne de l'aéroport de Cannes-Mandelieu. En effet, l'aviation d'affaires en constante augmentation contribue largement à l'augmentation des émissions de polluants; cette tendance va à l'encontre des politiques environnementales gouvernementales et ne peuvent donc pas être acceptées.</p> <p>L'Aéroport Cannes/Mandelieu est voué à devenir un aéroport de délestage du trafic aérien de Nice, osons le dire. Or la voie aérienne d'atterrissage passe au dessus de nombreuses communes et d'habitants, générant également des nuisances sonores qui sont une forme de pollution.</p> <p>J'habite depuis 13 ans dans la commune de Pegomas et de n'ai jamais eu autant de bruit au dessus de ma tête que depuis ces dernières années. Cela devient insupportable et on ne peut pas imposer de tels désordres à une population. Etes-vous allez faire vos courses dans la zone d'activité des Tourrades quand un jet est en phase atterrissage? On a l'impression de subir un bombardement. Attendez-vous qu'il y ait un accident pour agir ?Letrafic aérien au dessusdes habitations doit impérativement être limité. Les NUISANCES POLLUANTES ET SONORES doivent être supprimées pour le bien de tous. Cordialement. Mme Rose</p>	
78	26/10/21 10H47	<p>Bonjour,</p> <p>Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint mes remarques concernant le Plan de Protection de l'atmosphère des Alpes Maritimes (PPA 06).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le plan prévu ne prévoit pas de mesures de réduction des émissions polluantes liées à l'aviation d'affaires, alors que cette activité est manifestement en forte croissance dans notre région (ainsi que les nuisances liées). 	

	THEME AERIEN	<ul style="list-style-type: none"> • Je refuse fermement que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour l'aviation d'affaires soir créée à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu. Cette nouvelle trajectoire ouvrirait une porte à l'augmentation du trafic, et donc inévitablement à la pollution de l'atmosphère et aux nuisances sonores, pour une population importante, sur un territoire étendu. • Je demande explicitement une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois, très impacté par les nuisances sonores et de pollution. • Habitant l'Ouest grassois, je subis des nuisances aériennes de plus en plus importantes: survols très (trop) fréquents, trajectoires survolant des zones vertes ou des zones de cultures florales à destination de l'industrie du parfum, survol de l'hôpital de Grasse, tout ceci à (très) basse altitude ... <p>Alors que certaines communes mettent en place des plans de restriction de circulation des voitures, il est temps que le plan de protection de l'atmosphère agisse fermement face aux nuisances et pollutions liées à l'aviation d'affaires et aux trajectoires empruntées par les avions/jets.</p> <p>Bien cordialement. Franck Baretti.</p>	
79	26/10/21 14H03 THEME AERIEN	<p>Pour améliorer la qualité de l'air, il faut envisager de ne pas encombrer l'espace aérien plus qu'il ne l'est 14H03 actuellement. Mme Pompili avait d'ailleurs suggéré que les trajets inférieurs à 2h30 pouvaient se faire en train.</p> <p>Dans les fiches proposées, on voit une réflexion quant à réduire l'impact d'un atterrissage /décollage d'avions donc au niveau du tarmac, mais rien n'est précisé quant à la pollution engendrée une fois en l'air. Il n'est même pas abordé la possibilité de réduire la flotte aérienne au-dessus des alpes maritimes en termes de vols d'affaires.</p> <p>On sait qu'un jet pollue beaucoup plus qu'une voiture, que le kérosène se disperse dans l'air, pollue l'intérieur des maisons, se concentre dans les piscines privatives pour une moyenne de 1,6 passager par avion puisqu'il repart à vide. Nous sommes une région où nous vivons dehors plusieurs mois, et nous pouvons laisser encore quelques temps les fenêtres ouvertes.</p> <p>Récemment nous avons appris qu'on veut imposer des restrictions de circulation en fonction de vignettes CritAir payantes pour certaines catégories de voitures qui traversent une liste définie de communes pour majoritairement des personnes se rendant au travail. Alors que dans le même temps on autorise ces jets pollueurs juste pour le plaisir de jet-setteurs ou d'affaires qui peuvent très bien se déplacer par train, voire taxi. C'est une totale aberration puisque le kérosène pollue bien plus que le diesel.</p> <p>En 2015 l'aéroport de Cannes Mandelieu a été privatisé, et depuis il n'existe plus le seuil de 10 000 rotations par an, le tonnage maximum autorisé des avions est aussi passé de 22 à 35 tonnes. Il n'y a plus de limite, et les populations en pâtissent lourdement. C'est devenu invivable pour beaucoup de monde. D'autant plus que de plus en plus de pilotes ne respectent même plus l'itinéraire prévu. Sans parler des écoles de pilotage..Au lieu d'aller vers une modération de ce mode de déplacement, on cherche à l'augmenter.</p> <p>Actuellement la DGAC mène une étude qui va à l'encontre de la volonté européenne de réduire son empreinte polluante, par la création d'une nouvelle trajectoire dite Nord Ouest dédiée aux jets privés justement. En survolant le massif de l'Estérel où vivent de la faune, en passant sur des zones Natura 2000, ou espaces naturels et donc protégés, et en passant à faible altitude (entre 400 et 270 m au-dessus des têtes) au dessus d'écoles, de crèche, d'un hôpital (survolé à 270 m), et de zones relativement urbanisées de personnes ayant choisi de vivre assez loin du littoral pour une vie au calme avec la contrepartie d'heures passées dans la voiture.</p> <p>(Trajectoire: Tanneron, Le Tignet, Pymeinade, GrasseSud, Mouans Sartoux, Auribeau, La roquette sur Siagne, Pégomas)</p> <p>Nous ne sommes pas dupes, le marché du jet se porte à merveille puisqu'il est envisagé qu'il soit doublé d'ici 10 ans. La technologie utilisée pour ces jets prévus pour cette nouvelle trajectoire va permettre des vols de jour comme de nuit, par tout</p>	

		<p>temps.. ne laissant aucun répit demain dans des zones normalement à zéro décibels même en journée. Et nous voyons bien que cette nouvelle trajectoire a bien pour but d'augmenter les rotations de jets volant à basse altitude.</p> <p>De plus, depuis quelques temps, nous constatons de plus en plus d'avions de type mono ou bi moteur, voire des jets aussi qui ne respectent plus aucune trajectoire. Sans parler des ballets d'hélicoptères ...Les gens commencent à être agacés que leur tranquillité soit déjà bien altérée, et nous apprenons qu'en sus on veut nous envoyer des jets, bruyants à plus de 65 dB entendus au sol (ils voleront bas, nous vivons en altitude ...) En zone silencieuse, 50 dB est déjà bruyant, puisque ça rompt le silence, alors 65 dB est impensable. Vous faites une étude par rapport à l'environnement et la pollution atmosphérique, il faut bien tenir compte que le bruit est aussi une pollution. Pour réduire toutes ces pollutions environnementales, mais aussi liées au bruit, il faudrait dans un premier temps ne pas créer cette seconde voie qui a bien pour vocation l'augmentation du trafic aérien. Mais aussi réinstaurer des limites quant à l'utilisation de l'aéroport de Cannes Mandelieu, et pourquoi pas envisager de les transférer sur Nice, puisque le trajet Nice Cannes peut se faire en 20 minutes en train ou en voiture.</p> <p>Cet aéroport est devenu un fléau environnemental pour la population qui subit actuellement, et le nombre des victimes risquant d'augmenter, pour n'en tirer aucun avantage, mais bien pour uniquement une économie liée au luxe et à la fête dans la ville de Cannes!</p> <p>Au lieu de réduire les nuisances comme préconisées par l'Europe et nos ministres, dans les Alpes- Maritimes on préfère en rajouter, quitte à les étaler un peu plus. L'argent au détriment de la santé d'une population!</p> <p>En tout état de cause, l'avenir du transport aérien n'est pas dans la multiplication des transports individuels qui sont une aberration écologique, mais dans les transports aériens collectifs quand d'autres moyens de transport ne sont pas possibles. Donc, je suis totalement opposée à toute nouvelle trajectoire, opposée à toute augmentation des flux aériens, et je suis pour imposer des restrictions de vol inscrites dans le PPA, voire envisager la réduction drastique de ce mode de transport.</p> <p>Mais s'il vous plaît, prévoyez quelque chose dans votre PPA sur ce sujet. Sincèrement. Nathalie BOUILLART</p>	
80	26/10/21 14H12 THEME AERIEN	<p>Bonjour</p> <p>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.</p> <p>Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores, nous vivons dans le pays Grassois et Défendons notre beau territoire nous avons choisi délibérément les trafics routiers c'est déjà beaucoup, que le littoral garde ses nuisances aériennes et ne les partage pas surtout</p> <p>Cordialement. Isabelle Audic</p>	
81	26/10/21 16H39	<p>Bonjour,</p> <p>Vous voudrez bien trouver, en pièce jointe, l'avis de mon groupe au projet de révision du plan de protection de l'atmosphère des Alpes maritimes (cf PJ)</p> <p>Cordialement. Michèle Muratore</p>	
82	26/10/21 17H21 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>J'habite à la Roquette sur Siagne, sous la trajectoire d'atterrissage de l'aéroport Cannes Mandelieu, depuis 20 ans.</p> <p>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.</p> <p>Au moment où l'on nous demande une vignette pour notre voiture, je suis scandalisée par les quelques mesurètes prévues sur les tarmaks et rien pour limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores sous les trajectoires.</p>	

		Je demande une diminution du trafic aérien sur la plateforme de Cannes Mandelieu. J'espère que vous tiendrez compte des observations faites par la population qui subit toutes ces nuisances. Josette Lainé
83	26/10/21 21H58 THEME AERIEN	Bonjour Je viens par la présente refuser la nouvelle trajectoire d'approche nord/ouest pour les jets d'affaires. C'est une honte de laisser ces avions pollueurs atterrir avec parfois 1 seule personne à son bord par ces temps de remise en question écologique. STOP Association Pointe Batterie
84	26/10/21 22H04 THEME AERIEN	NON AUX AVIOBS DES RICHES POLLUEURS PAS DE NOUVELLE ROUTE D APPROCHE Vous pouvez déplorer l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant avion, le kérosène est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurètes sont prévues sur les tarmaks mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires. <ul style="list-style-type: none"> • Vous pouvez refuser que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. • Vous pouvez demander une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois. • Vous pouvez faire état des restrictions de circulation pour les voitures dans les villes alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contraintes. • Vous pouvez évoquer les nuisances aériennes que vous subissez déjà. Nous vous remercions par avance de votre participation. * PPA 06, page 12 du document: plan d'actions du volet aérien Véronique Ginouves
85	26/10/21 22H09 THEME AERIEN	Les riches n'ont qu'à prendre l'avion de ligne régulière Qu'ils arrêtent de polluer. C'est maintenant la lutte pour le climat Vous pouvez déplorer l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant avion, le kérosène est encore plus polluant que le diesel. Seules quelques mesurètes sont prévues sur les tarmaks mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires <ul style="list-style-type: none"> • Vous pouvez refuser que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. • Vous pouvez demander une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois. • Vous pouvez faire état des restrictions de circulation pour les voitures dans les villes alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contraintes. • Vous pouvez évoquer les nuisances aériennes que vous subissez déjà. Nous vous remercions par avance de votre participation. * PPA 06, page 12 du document: plan d'actions du volet aérien Robert GINOUVES
86	26/10/21 22H46 THEME AERIEN	Bonjour tout d'abord, je me permet de reconnaître et d'apprécier d'une part la démarche d'établissement d'un PPA pour les Alpes Maritimes, et d'autre part d'y adjoindre une consultation publique. En souhaitant que celle ci soit fructueuse (et considérée) je vous adresse mes principales remarques. Celles ci sont axées sur le volet aérien. Alors que notre département se targue fièrement de posséder d'une part le second aéroport de France (Nice Côte d'Azur, derrière les Aéroports de Paris) et également le second aéroport d'affaires de France (Cannes Mandelieu, derrière Le Bourget), il est à contrario sidérant de voir la faiblesse des mesures de réduction de la pollution liée au trafic aérien proposées dans ce PPA! En effet, si ces 2 aéroports sont si importants, et se veulent un poumon économique pour notre territoire, ils sont loin d'être un poumon pour notre environnement. Ainsi, les quelques mesures proposées dans le PPA (fiches actions 6 à 11) sont dérisoires, sinon ridicules! Qui peut prétendre que le contrôle des temps de roulage,

		<p>l'utilisation de GPU,l'acrédition "Airport Carbon" (Greenwashing) ou le "suivi des mesures de la qualité de l'air" notamment peuvent réellement et durablement réduire l'impact du transport aérien sur la pollution dans notre département (car c'est de cela dont il s'agit) !</p> <p>Il parait évident que la réduction notable de la pollution liée au trafic aérien passe par... la réduction du trafic lui même!</p> <p>Or les aéroports de Nice et Cannes n'ont qu'un but, augmenter leur trafic, et de toute évidence le PPA n'y montre aucune opposition.</p> <p>Pour preuve, notamment pour Cannes (étant Grassois je me sens surtout concerné par ce dernier), le passage depuis 2015 de limitation de tonnage des avions privés de 22 tonnes à 35 tonnes, et la suppression de la limitation à 10.000 rotations par an qui ouvrent la porte à un nombre toujours plus grand d'avions toujours plus gros sur cet aérodrome où les nuisances environnementales et sonores sont déjà dramatiques.</p> <p>De plus, les Aéroports de la Cote d'Azur sont entrain de planifier l'ouverture d'une nouvelle trajectoire d'approche pour cet aéroport, au dessus du pays Grassois,sans pour autant supprimer la trajectoire VPT17actuelle! Nul n'est dupe que cette nouvelle trajectoire vise à augmenter le trafic de l'aéroport!</p> <p>III me semble donc crucial que le volet aérien de ce PPA soit reconsidéré et comporte notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> - des mesures de limitation du trafic des 2 aéroports, et surtout de Cannes où les vannes semblent être complètement ouvertes -le rétablissement des limitations de tonnage pour l'aéroport de Cannes -le refus d'une nouvelle trajectoire d'approche de l'aéroport de Cannes, porte ouverte à une <p>1 croissance effrénée de cet aéroport 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - des mesures concrètes et efficaces de réduction de la pollution aéronautique, au sol mais également en vol . <p>D'avance merci pour votre considération. Benoit Delbart</p>	
87	27/10/21 02h47 THEME AERIEN	<p>Bonjour, ;</p> <p>Je vous fait part de mon témoignage au sujet de l'enquête publique PPA06.</p> <p>Nous habitons Mandelieu-La-Napoule depuis maintenant 2 ans, à 1km de l'aéroport et de l'autoroute. Nous sommes surpris de constater combien cette ville est polluée par le bruit et les gaz des voitures et surtout des avions Gets privés).</p> <p>Nous subissons un bruit de fond incessant ainsi que des bruits insupportables lorsque les jets décollent.</p> <p>L'air est pollué toute l'année ce qui provoque maux de têtes et encombrement permanent des sinus. Une fine couche de poussière noire se dépose sur les surfaces à l'intérieur de la maison.</p> <p>Je constate l'absence de mesures de réduction des émission polluantes pour l'aviation d'affaires. Le carburant avion, le kerosène est encore plus polluant que le. diesel.</p> <p>Seules quelques mesurette sont prévues sur les tarmaks mais rien pour limiter la pollution sous les trajectoires.</p> <p>En tant que Mandocien, je refuse que la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu.</p> <p>Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.</p> <p>Ceci va à l'opposé de ce que nous devons faire pour sauver notre planète!</p> <p>Je demande plutôt une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois.</p> <p>En vous remerciant pour l'intérêt que vous porterez à mon message.</p> <p>Bien cordialement, Bruno Kelma</p>	
88	27/10/21 13h26	<p>Bonjour,</p> <p>J'écris ce mail pour vous témoigner du quotidien de ma famille depuis quelques années, vis à vis des couloirs aériens actuels, de leurs nuisances sonores, la pollution et les dangers.</p>	

	THEME AERIEN	<p>je suis actuellement résident à La Roquette sur Siagne, dans la zone entourée en rouge sur l'image ci-après (pièce jointe "t.png" en cas de difficultés d'affichage) :</p> <p><u>1/ LES NUISANCES SONORES</u></p> <p>je subis AU MAXIMUM les nuisances sonores des 2 couloirs aériens AU QUOTIDIEN. Les avions passent à 50m de chez moi en latitude et longitude, c'est INTOLÉRABLE.</p> <p>Nous nous sommes installés ici il y a 15 ans pour le calme et la tranquillité du lieu tout en profitant du climat de la Côte d'Azur. je suis malheureusement très sensible aux bruits de manière générale. Aujourd'hui, nous regrettons ce choix uniquement A CAUSE DE CELA. Je n'ouvre plus aucune fenêtre entre 8h et 19h tous les jours. Voici quelques vidéos récentes illustrant le quotidien de notre famille depuis quelques années, je le rappelle, fidèle à la région depuis 15 années: 1 https://www.youtube.com/watch?v=Ojc81qr~Vs https://www.youtube.com/watch?v=69sl-tKnkEE https://www.youtube.com/watch?v=OpI2tXiWMOO</p> <p>Comme vous pouvez le constater, nous subissons 2* plus de nuisances sonores du fait de ces 2 couloirs aériens. je pourrais vous fournir un nombre quasi illimité de vidéos, ceux-ci étant des exemples ordinaires.</p> <p>Je mentionne les différentes écoles de Saint Jean plus loin dans ce mail concernant les dangers, mais il est évident que la santé auditive des enfants fait partie de ces dangers.</p> <p><u>2/ LA POLLUTION</u></p> <p>Il est indispensable de noter également que ces appareils polluent d'une manière bien trop méconnue du public. Je vous laisse avec quelques articles RÉCENTS trouvés en 20 secondes sur Google : https://www.francetvinfo.fr/mondelenvironnement/mentlen-europe-la-pollution-des-jets-privés-augmente-de-pres-d-un-tiers-en-15-ans-selon-un-rapport-4638549.html https://www.20minutes.fr/planetel3049991-2b210S29-pollution-liee-jets-privés-explose-europe-quinze-ans https://www.transportenvironment.org/discver/1-vol-sur-10-au-depart-de-la-france-est-un-jet-privé https://www.huffingtonpost.fr/entry/lun-avio-sur-dix-partant-de-france-est-un-jet-privé-une-aberration-climatique fr 60aecSege4bOa24c4f84e60f 1</p> <p>Et plus localement, ce site répertorie un bon nombre d'articles concernant les Alpes Maritimes: https://www.adna06.fr</p> <p>Également, un groupe Facebook NON AU SURVOL PAYS GRASSOIS ET ALENTOURS" s'est créé très récemment, il ya un peu moins d'un an, recueillant les témoignages des victimes en dénonçant notre calvaire actuel, ainsi que le nouveau couloir prévu sur le côté Ouest des Alpes Maritimes.</p> <p><u>3/ LE DANGER</u></p> <p>Quelle garantie avons-nous pour nous assurer que le prochain appareil volant au-dessus de notre tête ne fasse pas tomber un débris, un boulon, peu importe, sur notre tête pendant que l'on jardine par exemple? C'est rare certes, tout comme il est rare de remporter lejackpot au loto. MAIS CELA PEUT ARRIVER.</p> <p>!!JE RAPPELLEQUE CE COULOIR AÉRIEN EST SITUÉE PILE AU DESSUS D'UNE MATERNELLE, D'UNE CRÈCHE, ET D'UNE ÉCOLE PRIMAIRE (place Saint Jean> !!\</p> <p>Voici quelques articles EXTREMEMENT RÉCENTS de crash d'avions de tourisme dans la région, à 1 moins d'une semaine d'intervalle .cet été: 1 https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/Lalpes-maritimes/cannesli-avion-etait-parti-de-cannes-un-mort-en-savoie-dans-un-accident-d-avion-de-tourisme-2206012.html https://france3-regions.francetvinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azurlalpes-maritimes/cannes/cannes-crash-d-un-petit-avion-entre-les-iles-de-Ierins-le-pilote-est-sain-et-sauf-2211952.html</p> <p>Que se serait-il passé si le pilote du second avion avait décidé de voler au-dessus de nos têtes, ou pire, au-dessus d'une des écoles de Saint Jean, au lieu de se diriger vers les îles de Lérins?</p>
--	-----------------	--

		<p><u>41 SYNTHÈSE</u></p> <p>La très grande majorité de ces vols sont issus de jetsetters et de personnes souhaitant passer le permis pilote de je ne sais quel type d'avions, je ne m'y connais pas. je vois passer des monomoteurs, bimoteurs, jets privés et hélicoptère de tourisme à longueur de journée. CE NE SONT PAS DES VOLS PUBLICS INDISPENSABLES, LOIN DE LA. Tout ceci nuit à notre quotidien, notre droit au silence (nous ne sommes pas dans une zone HLM: la majorité sont des maisons individuelles pouvant aller du demi-million d'€ minimum à plusieurs millions d'€, pour rappel), et à la VALEUR IMMOBILIÈRE du domicile. Le schéma en pièce jointe (2.png) montre l'absurdité de l'organisation actuelle. Ma proposition (qui a déjà été proposée par d'autres personnes bien avant moi) est de tout bonnement supprimer le couloir aérien transversal pour les VFR monomoteurs ET décaler le couloir d'atterrissage côté ouest comme montré ci-après en ORANGE: (pièce jointe "B.png" en cas de difficultés) Il y a des champs à quelques kilomètres, pourquoi ne pas les faire passer par là plutôt ? je vous remercie pour votre lecture. Cordialement, ADRAR Mickaël</p>
89	27/10/21 14h11 THEME AERIEN TRANSPORT ENVIRONNEMENT INDUSTRIE	<p>A l'attention du président de la commission d'enquête, Avis sur la révision du PPA 06 - Plan de Protection de l'Atmosphère La révision du Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-maritimes (PPA 06) avec un objectif pour 2025 s'inscrit dans le cadre d'une condamnation de la Cour de justice de l'Union européenne à l'égard de la France pour manquement aux obligations 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. Ce PPA 06 vise à respecter les seuils réglementaires dans des délais les plus courts possibles et à réduire l'exposition de la population à la pollution de l'air, l'objectif étant de se rapprocher des seuils recommandés par l'OMS pour les particules fines. Le PPA06 concerne 69 communes situées sur l'ensemble de la bande littorale des Alpes-Maritimes de 20 km de large, ce qui représente environ 1 million d'habitants. 51 actions sont listées dans les domaines suivants: les transports terrestres, aériens et maritimes, l'industrie, l'agriculture, l'aménagement et le résidentiel. Sur l'évaluation et la mesure des pollutions : Il serait intéressant de compléter le spectre d'analyse des polluants atmosphériques autres que le dioxyde d'azote et les particules fines. En 2019, 40000 personnes ont été exposées à un dépassement des valeurs limite annuelles en dioxyde de carbone selon AtmoSud. 25% de la population du département (260000 personnes) reste exposé au dépassement de la valeur recommandée par l'OMS pour les PM 2,5. Un maillage plus important des stations de surveillance des polluants atmosphériques serait nécessaire dans les zones de population fragile et de risques de pollution: lieux publics recevant des enfants, les écoles, les établissements de santé, les terrains de sport ou aires de jeux ... Les actions pour réduire les émissions du transport aérien: Seules des actions visant à réduire les émissions au sol sont ciblées, les émissions polluantes sous les trajectoires des avions ne sont pas visées par ce PPA. Or, le kérosène est réputé plus polluant que le diesel. D'autre part, les émissions des aéronefs pendant les phases de décollage, atterrissage et montée ne font pas l'objet d'une action spécifique. Or, les émissions d'oxydes d'azote sont les plus importantes lors de ces phases. C'est le trafic aérien dans son ensemble qui doit faire l'objet d'une réflexion et d'une limitation obligatoire notamment sur l'aéroport Cannes-Mandelieu. La nouvelle trajectoire Nord-Ouest qui prévoit de survoler le pays grassois à destination de l'aéroport Cannes- Mandelieu vient en complément du tracé actuel à l'est. Ce projet est une voie ouverte à l'augmentation du trafic aérien de jets privés et</p>

	<p>avions d'affaires transportant très peu de passagers au regard des émissions polluantes.</p> <p>A l'opposé des impératifs climatiques, ce projet sera une source indéniable de pollutions atmosphériques supplémentaires et aura des conséquences irrémédiables pour la santé de milliers de foyers et pour l'environnement.</p> <p>Ce projet de nouveau couloir aérien est une mauvaise solution, il doit être abandonné.</p> <p>Il serait également nécessaire de promouvoir des actions incitatives pour favoriser les avions les moins polluants en modulant par exemple des redevances aéroportuaires.</p> <p>Absence de mesure des COV - Composés organiques volatils: Les composés organiques volatils s'évaporent à basse température et peuvent être gazeux à température ambiante. Les émissions de COV provenant de l'industrie et du commerce contribuent de manière significative à la pollution atmosphérique. Les principales sources de polluants COV sont la production et l'utilisation de produits chimiques organiques et de combustibles fossiles (pétrole, benzène).</p> <p>Avec 14 usines de fabrication de parfum et arôme, une vigilance et une mesure des émissions polluantes doivent être effectuées.</p> <p>En 1986, un rapport fait au Congrès américain expliquait que les parfums étaient composés d'une grande part de produits pétrochimiques parce que la plupart des produits de synthèse utilisés en parfumerie étaient fabriqués à partir du pétrole. Certains de ces produits pétrochimiques sont cancérogènes, comme le benzène et le formaldéhyde.</p> <p>Certains COV sont utilisés comme solvants, potentiellement dangereux pour la santé et l'environnement. Le tout étant accentué par notre climat.</p> <p>Une mesure des COV et des actions pour en limiter les émissions est nécessaire en préalable aux pollutions à l'ozone. (L'ozone se formant par réaction à partir des oxydes d'azote et des COV sous l'effet du rayonnement solaire.)</p> <p>Le territoire couvre 14 usines de fabrication de parfum et arôme, ce sont des installations relevant de la directive européenne sur les émissions industrielle (IED) du 24 novembre 2010 relatives aux émissions industrielles.</p> <p>Y-a-t-il des dérogations données aux exploitants sur les valeurs limites d'émission? si oui, combien?</p> <p>Qui contrôle les installations et que les moyens techniques disponibles (MTD) des usines soit conforme à la directive IED?</p> <p>Politique publique d'aménagement: D'une manière générale, les politiques publiques d'aménagement ont les moyens de répondre aux impératifs de santé publique et à la limitation de la pollution atmosphérique.</p> <p>Cela passe par la préservation des espaces agricoles et naturels et un ralentissement de l'étalement urbain. L'étalement résidentiel favorise l'usage de la voiture, or, les trajets domicile-travail engendrent des émissions de polluants atmosphériques considérables.</p> <p>La densification du territoire doit être limitée et accompagnée de mesures de réduction de sources de pollution (trafic automobile), dans les programmes d'urbanisation, la priorité doit être donnée à des zones proches de transports alternatifs à la voiture. Des parkings péri-urbains avec une offre de transports collectifs et mobilités douces doivent être développées.</p> <p>Reboiser les villes, végétaliser obligatoirement les lieux recevant des publics sensibles, les écoles, les établissements de santé ou les terrains de sport sont des solutions à envisager.</p> <p>Concernant le réseau TER pour la ligne Cannes-Grasse. Il faut favoriser la continuité du service de transport multimodal, augmenter les cadences, et les parcours de bus au départ de la gare de Grasse.</p> <p>Si le système train-bus était performant pour le parcours Grasse-Cannes jusqu'au dernier kilomètre, beaucoup plus d'usagers abandonnerait leur véhicule personnel.</p>
--	--

		<p>Réduire les émissions du brûlage de déchets verts: Alors que les particules fines dues au transport, aux chauffages domestiques ont une concentration plus élevée en milieu urbain dense, les zones péri-urbaines sont elles concernées en raison du brûlage des déchets verts. C'est une pratique qui demeure cependant encore très répandue chez les particuliers malgré son interdiction (y compris la nuit). Il faut faire respecter la loi qui interdit le brûlage des déchets verts, proposer le ramassage des déchets verts à la demande avec une mise à disposition de big bag, récompenser les éco-gestes : tout apport de déchets verts en déchèterie pourrait donner l'ouverture de droit à des sacs de compost, des formations, des heures de parking (sur le modèle cliiink) etc Lien entre les pollutions atmosphériques et les arrêts cardiaques: <i>Etude de l'impact de la pollution à l'ozone sur les arrêts cardiaques dans la région niçoise de Pierre Gibelin - Université Côte d'Azur Nice. 2021</i> <i>Etude sur la pollution et maladies cardiovasculaires de Pierre Gibelin. Département insuffisance cardiaque, cardiomyopathie, CHU de Nice, Hôpital Pasteur.2019.</i> Ces deux études menées par Pierre Gibelin démontrent l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé et plus particulièrement sur les arrêts cardiaques. La publication de 2019 fait la revue de la littérature sur l'impact de la pollution atmosphérique décompensations aigües des insuffisances cardiaques. L'effet de la pollution atmosphérique sur les maladies cardiovasculaires est clairement établi par plusieurs études. L'exposition aux polluants externes en aigu comme à long terme augmente la mortalité cardiovasculaire, le nombre d'accidents coronariens, d'insuffisances cardiaques, d'arrêts cardiaques. L'étude réalisée en 2021 vise à analyser l'impact éventuel d'une pollution aigüe à l'ozone sur les arrêts cardiaques hors hôpital dans la région niçoise. Le lien entre arrêt cardiaque et pollution est mis largement en évidence. L'exposition brève à une élévation de la pollution à l'ozone est associée à un risque d'arrêts cardiaques hors , hôpital, sans influence de saison. En conclusion, l'exposition à la pollution représente un nouveau facteur de risque au même titre que le tabac ou le cholestérol. Il est donc nécessaire que les seuils critiques de pollution de l'air recommandés par l'OMS soient respectés et non ceux moins exigeants fixés par l'Union Européenne. De surcroît, il a été largement démontré que le coût de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé est beaucoup plus élevé que le coût de « nettoyage » de l'air. D'autre part, dans sa publication, Pierre Gibelin préconise que les SAMU et les services d'urgences soient informés en permanence des niveaux du taux d'ozone. Magali CONESA</p>	
90	27/10/21 15h18 THEME AERIEN TRANSPORT	<p>A l'attention du Président de la commission d'enquête, Avis sur la révision du PPA06 <u>Développer des zones éco-citoyennes:</u> - Favoriser l'urbanisation en quartier éco-citoyen, la priorité doit être donnée à des zones proches de transports alternatifs à la voiture, proches de services publics, écoles, lieux de santé ... - Favoriser la végétalisation, les bienfaits du végétal ont été prouvés sur la régulation thermique de nos villes. - Augmenter les zones de maraîchage, les coulées vertes et les parcs. - Eviter l'étalement urbain, remplir les dents creuses. - Restaurer les friches urbaines. - Créer des jardins sur toits. - Favoriser le court chemin: travail - habitat - commerces, services publics. <u>Réduire les émissions du brûlage de déchets verts:</u> - Les zones péri-urbaines sont concernées par l'émission de particules fines en raison du brûlage des déchets verts. C'est une pratique qui demeure encore très répandue chez les particuliers malgré son</p>	

	INDUSTRIE ENVIRONNEMENT	<p>interdiction.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il faut faire respecter la loi qui interdit le brûlage des déchets verts, proposer le ramassage des déchets verts à la demande avec une mise à disposition de big bag. - Récompenser les éco-gestes : tout apport de déchets verts en déchèterie peut donner l'ouverture de droit à des sacs de compost, des formations, des locations de vélos électriques ... <p><u>Renforcer les actions de prévention et d'information sur les pollutions à l'ozone:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - augmenter l'information donnée aux habitants sur les pics de pollution à l'ozone, dans le cadre scolaire, auprès Ides services de santé (Urgences, CHU, Médecine du travail). - sensibiliser davantage la population aux risques encourus lors des pics de pollution à l'ozone: risques respiratoires, cardiaques ... - mettre en place des systèmes de contrôle de vitesse sur les grands axes routiers en période de pics et sanctionner. - favoriser par une incitation financière l'utilisation de l'autoroute dans les heures de fréquentation basse, exemple: appliquer un tarif préférentiel, avec le concours des PDE. - privilégier le recours à des entreprises locales pour diminuer l'impact du transport sur la santé et l'environnement, intégrer de manière claire ce choix sur les appels d'offre public. (Privilégier les circuits-cours). - développer les autoroutes pour vélo. <p><u>Réduire les émissions du transport aérien - l'aéroport Cannes-Mandelieu:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - La nouvelle trajectoire Nord/Ouest prévoit de survoler le pays grassois à destination de l'aéroport Cannes- Mandelieu, c'est une voie qui vient en complément du tracé actuel à l'est et qui ne manquera pas d'augmenter le trafic aérien. - Cette nouvelle voie est destinée au trafic de jets privés et avions d'affaires, un trafic qui s'adresse à un public privilégié en petit nombre au regard des émissions polluantes. - Ce projet qui défie l'urgence climatique sera une source indéniable de pollutions atmosphériques supplémentaires et aura des conséquences irrémédiables pour la santé de milliers de foyers et pour l'environnement. - C'est un projet qui doit être abandonné. - Limiter le nombre d'hélicoptères de transport de loisirs à destination de l'aéroport Cannes-Mandelieu. <p><u>Mesurer les émissions polluantes de l'industrie de la chimie fine (Production et assemblage) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Les émissions de COV - Composés organiques volatiles - provenant de l'industrie contribuent de manière significative à la pollution atmosphérique. <p>Les principales sources de polluants COV sont la production et l'utilisation de produits chimiques organique et de combustibles fossiles (pétrole, benzène). Avec 14 usines de fabrication de parfum et arôme, une vigilance et une mesure des émissions polluantes doivent être effectuées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une mesure des COV et des actions pour en limiter les émissions est nécessaire en préalable aux pollutions à l'ozone . <p>L'ozone se formant par réaction à partir des oxydes d'azote et des COV sous l'effet du rayonnement solaire.</p> <p>François-xavier mozin</p>	
91	27/10/21 17h40 THEME AERIEN	<p>Bonjour,</p> <p>A l'heure où l'écologie est au centre des préoccupations de tous, suscitant angoisse, dépression anxiété chez les enfants, adolescents et adultes face à un monde qui se meurt, comment pouvez vous laisser se développer une pollution atmosphérique sur laquelle les nantis ont une grande part de responsabilités. Nous qui sommes concernés par l'écologie, nous savons que nos petits gestes du quotidien ne servent à rien face à l'ahurissant gaspillage des nantis, habitués aux jets et grosses voitures polluantes. Vous serez tenus pour responsables de cet écocide en laissant ces voies se développer qui ne feront qu'augmenter le trafic aérien. Nous ne voulons pas de leurs poisons!</p> <p>Notez aussi que la circulation des voitures est de plus en plus limitée dans les</p>	

		grandes villes, pourquoi ne pas limiter aussi ce trafic aérien plutôt que de leur trouver ces arrangements nocifs pour tous. Pollution sonore Pollution atmosphérique Gaspillage d'énergie fossile Pollution des sols par le cycle de l'eau! Arrêtez ces inepties! Frédérique YAMPOLSKY	
92	28/10/21 11h18 THEME AERIEN	Bonjour J'habite Grasse Saint-Jacques, depuis 35 ans nous avons pu observer l'évolution de la circulation aérienne. Malgré le fait que la fameuse trajectoire Nord Ouest ne soit pas ouverte nous assistons depuis quelques mois à un accroissement de la circulation aérienne au-dessus de nos têtes ce qui n'était pas le cas auparavant. Le rythme en devient infernal et il est impensable d'ouvrir une porte à une augmentation du trafic aérien. À un moment crucial des constats de pollution où l'individu lambda est sollicité sans cesse (covoiturage changement de véhicule, vignette, interdiction de rouler certains jours si pollution etc.) je refuse que des personnes qui ont largement les moyens de circuler en classe VIP sur les lignes existantes se permettent de polluer en toute impunité au nom de la supériorité que leur confère l'argent. Nous avons des règles à respecter pour les pollutions chimiques et sonores qu'en est-il des avions? Je demande qu'il y ait des normes définies, justes et appliquées pour contrôler ces nuisances. En résumé: non à l'ouverture de la trajectoire nord-ouest non à l'augmentation du trafic aérien privé non au vols de nuit ... Bien cordialement	
93	28/10/21 13h20 THEME AERIEN	Monsieur le Commissaire enquêteur A la suite de la publication de l'enquête publique- PPA-AlpesMaritimes, je me permets de vous faire part de quelques observations et réflexions. En préambule, je déplore le manque d'information des citoyens concernant cette problématique. Pour ma part, j'ai été alerté grâce à un flyer « Non au survol au dessus du moyen pays» ,déposé dans les boites aux lettres de Peymeinade. Consciente des enjeux économiques et environnementaux et de la préservation de la qualité de vie de tous, je m'inquiète toutefois des impacts de certains projets et aussi pour la vie future des prochaines générations. Ayant lu le bilan phase de consultation des collectivités et EPCI, j'ai découverts leurs remarques. Le volet véhicules est développé par contre, celui aérien est sous estimé, sans parler du volet maritime. Peu de mesures de réduction des émissions polluantes pour es avions et entre autres ceux, précisés d'affaires, sans compter le nouveau projet de trajectoire d'al proche Nord/Ouest, d'aucune utilité publique. En effet, la pollution aérienne a des impacts sur la faune (dont les humains, mammifères), la flore, la biodiversité et l'eau. Ce projet traverse une zone Natura 2000, la Siagne et est à la limite du Parc naturel régional des Préalpes d'Azur. Des particules vont être dispersées sur ces sites protégées et les villages environnant dont les maires et les citoyens ont œuvrés pour leur préservation. Un exemple est à citer, le domaine de Grangeneuve ,au Tignet, réservoir de ta biodiversité qui a failli finir en réserve bétonnée. Outre ces nuisances,la pollution sonore va déranger les espèces dont certaines protégées ainsi que les habitants. De plus, la Siagne,source d'eau du lac de Saint Cassien et qui alimente en eau potable l'agglomération cannoise et les collectivités environnantes recevront les dépôts résiduels de ces particules ainsi que dans les sols et la mer Méditerranée. Ces sites remarquables dont certains protégés permettent, comme la forêt amazonienne, grâce aux arbres à l'absorption de milliers de tonnes de dioxyde de	

		<p>carbone et au rejet de l'oxygène (rôle de l'arbre= photosynthèse) , poumons de nos espaces de vie pour tous, y compris pour la zone côtière, Cannes, Mandelieu ... Il en est de même pour les mers et les océans, poumons bleus de la planète, grâce au phytoplancton. Préservons les! De nos multiples actions génèrent des réactions sur l'écosystème du Vivant dont nous faisons partie. Nous en constatons les effets climatiques dans le monde, ces dernières années Toutes les émissions de particules polluantes n'ont pas de frontières. C'est pourquoi, je souhaiterais: -de vraies mesures de réduction des émissions polluantes des avions,des bateaux, comme demandées aux véhicules terrestres. - des couloirs aériens plus réfléchies et dont l'utilité est à mieux définir -la limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes Mandelieu et à l'Ouest Grassois -l'abandon du projet de la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour lesjets privés ou d'affaires. Je vous remercie de prendre en considération mes remarques et de les intégrer dans le registre dédié de l'enquête publique. Veuillez agréer Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma respectueuse considération. GUERIN Catherine</p>	
94	28/10/21 13h26	<p>Madame, Monsieur, je vous adresse ce courrier afin de vous faire part de mes observations en tant que citoyenne habitant la ville de Mandelieu la Napoule depuis plus de 12 ans. Concernant le transport terrestre: 1) On nous avait annoncé la création du « bus du futur », qui s'est transformé en BHNS. Un bus qui fonctionne ... au gasoil. • Il est grand temps de passer les transports en commun à des modes plus sains pour l'atmosphère: électrique, avec des panneaux photovoltaïques, par exemple. 2) Le nombre de lignes de transport en commun, sont toujours insuffisantes pour garantir un déplacement correct. Exemple: un enfant Mandocien ne peut se rendre seul de Capitou au collège Camus, ou aux installations sportives associées! • Il faut encore et toujours développer les transports en commun: au sein des villes, entre le bord de mer et l'arrière-pays, et en direction du Var. 3) Le prix des transports en commun est dissuasif! Le ramassage scolaire n'est pas suffisant pour permettre le déplacement des enfants sur les communes en direction des installations sportives et culturelles. • Il faut adopter une gratuité des transports en commun, notamment pour les enfants! 4) Augmenter le nombre de vélos part d'une bonne intention, mais quand il n'y a pas de pistes cyclables protégées pour les utiliser, cela ne sert à rien! A Mandelieu, les enfants ne peuvent se rendre du collège aux stades, ou aux gymnases, car RIEN n'est fait avenue du général Garbay, ni avenue des anciens combattants, pour leur permettre de se déplacer en toute sécurité! Ce sont pourtant 2 des axes les plus passants de la ville. Les enfants, et les adultes doivent partager la ROUTE avec des camions et des bus! Ce qui est dangereux, et oblige les parents à prendre leurs voitures. • Il faut développer de façon EXPONENTIELLE le nombre de pistes cyclables! 5) Le réseau de pistes cyclables sur Mandelieu est en pointillés. Les pistes démarrent d'un côté de la route, s'arrêtent brusquement (ex: Av Gaston de Fontmichel à Mandelieu), ou obligent à traverser ... Ce qui les rend très difficiles à utiliser, et incite les usagers de la route à préférer la voiture au vélo. Il faut développer de façon INTELLIGENTE le réseau des pistes cyclables! 6) Les pistes cyclables n'étant pas protégées, elles sont squattées par les voitures, notamment aux abords des écoles rendant leur utilité nulle (ex: Rue de Boérie à Mandelieu la Napoule). Cela incite encore les usagers de la route à préférer la voiture au vélo. Il faut protéger les pistes cyclables par des rambardes ou des plots</p>	<p>THEME AERIEN</p> <p>TRANSPORT</p> <p>ENVIRONNEMENT</p> <p>MARITIME</p>

	<p>7) Les pistes cyclables n'étant pas protégées, elles sont dangereuses! Exemple: le 'bord de mer à Mandelieu la Napoule. Les voitures qui cherchent un stationnement roulent sur cette piste cyclable, la coupe pour se garer, ou ouvrent les portières sans regarder si un cycliste arrive. Tout cela oblige les vélos à circuler sur la route, notamment en été, voire à ne plus circuler du tout. Les usagers de la route prennent alors leurs voitures.</p> <ul style="list-style-type: none">• Il faut modifier la circulation en bord de mer. En supprimant tout le stationnement (sauf GIG, GIC), on pourrait conserver que les voies de circulation, et permettre ENFIN aux piétons et cyclistes de circuler de façon plus sécurisée et agréable. Il conviendrait alors de multiplier des navettes (électriques) comme le mimobus. <p><u>Concernant le transport aérien:</u></p> <p>1. De nombreuses nuisances sont associées au fonctionnement quotidien de l'aéroport de Cannes- Mandelieu:</p> <p>Des décollages ou atterrissages sont régulièrement constatés en dehors des horaires normaux de fonctionnement de l'aéroport. Actuellement, il me semble que l'aéroport de Cannes-Mandelieu n'est censé être ouvert qu'entre 8 h et 20h. Or nous sommes quotidiennement dérangés par le bruit pendant ces horaires, mais également en dehors! il y a encore 2 jours, nous avons été réveillés à 7h38 par le décollage d'un avion, alors que ce sont les vacances scolaires!</p> <p>Les avions attendent jusqu'à plus d'une heure sur le tarmac, moteurs allumés, ce qui occasionne non seulement du bruit, mais également des odeurs de kérosène parfois tellement gênantes, que nous ne pouvons pas manger dehors!</p> <p>De même pour les périodes de fort trafic (à partir du mois de mai). L'air est régulièrement saturé d'une odeur de kérosène.</p> <p>Des vols d'hélicoptère sont constatés en dehors des horaires normaux. Il y a encore quelques semaines, des hélicoptères faisaient régulièrement des rondes jusqu'à 22 h ! Ce qui occasionne une gêne considérable.</p> <p>Le nombre de vols est trop important en saison estivale (à partir du mois de mai). Avec jusqu'à 1 décollage toutes les 20 minutes en période de festival! Nous proposons une location saisonnière, et certains de nos locataires nous ont d~jà dit qu'ils ne reviendraient pas à cause du bruit de l'aéroport.</p> <ul style="list-style-type: none">• Des explosions ou des alarmes visant à éloigner les oiseaux sont employées, parfois jusque tard dans la nuit (22h, voire plus !). Là encore l'impact sonore est très gênant. <p>Et l'activité ne cesse d'augmenter!</p> <p>Pour toutes ces raisons, il faut LIMITER l'activité de l'aéroport ET prendre des mesures pour améliorer le bon fonctionnement de l'ensemble (respect des horaires, respect d'un nombre maximum de décollages atterrissages par jour, obligation de couper les gaz à l'arrêt, meilleure gestion de l'enchaînement des décollages, limite horaire pour l'effarouchement des animaux ...)</p> <p><u>Concernant le transport maritime :</u></p> <p>1) Les trajets quotidiens des différentes navettes sont à l'origine d'une pollution atmosphérique et sonore.</p> <ul style="list-style-type: none">• Il faudrait passer les navettes à l'électrique. <p>2) Les herbiers de posidonie, en plus d'être essentiels à la vie marine, sont également des pièges de carbone importants (C02 et CO). A ce titre, il est indispensable de les protéger, et de FAIREAPPLIQUER cette protection. Or les mouillages des plaisanciers (souvent peu voire pas informés) font des ravages!</p> <p>Il faut plus de communication sur les bonnes pratiques des mouillages Il faut multiplier les corps-morts afin de permettre un maximum de mouillages FIXES qui préservent les herbiers, pour les clubs de plongée, certes, mais également les plaisanciers. Des efforts ont été faits en ce sens aux îles de Lérins, c'est très bien, il faut continuer dans cette voie, et accentuer ce genre de mesures.</p> <p><u>Remarques diverses:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Le PPA n'évoque JAMAIS la réduction des émissions de CO2 que nous devrions mettre en place. Le CO2 est pourtant l'un des constituants de notre atmosphère, et responsable de l'effet de serre. Il est peut être bon de se rappeler que le réchauffement climatique engendré par l'effet de serre anthropique est également à
--	---

		<p>l'origine d'une hausse du niveau de la mer, et des événements météorologiques catastrophiques. Ces deux éléments impactant directement les villes côtières!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le PPA n'évoque pas non plus la conservation des espaces verts naturels, des forêts, zones humides et autres écosystèmes naturels à protéger, qui sont autant de puits de carbone, et de zones de régénération de notre atmosphère. • Quid des plantes dépolluantes ? • Le brûlage des végétaux est interdit dans de nombreuses communes, mais l'interdiction n'est pas respectée. <p>Il faut mettre plus de moyens dans la communication pour la prévention, et plus de répression pour les contrevenants, qui sont rarement ennuyés. Il faudrait étendre les horaires d'ouverture des déchetteries les week-ends, car c'est à ce moment que les gens jardinent et ont besoin de SI débarrasser des déchets verts. On pourrait également envisager un service de prêt de remorque afin de faciliter l'évacuation de ces déchets, plutôt que leur brûlage. En espérant que ces remarques seront intégrées au PPA06, Cordialement, Magali Perrin</p>	
95	28/10/21 13h34	Les observations reçues sont identiques aux observations du 28/10/2021 à 13h20	
96	28/10/21 14h31	<p>A l'attention du président de la commission d'enquête J'habite sur la commune de Cannes, c'est une très bonne idée de faire un « PPA » il nous faut tous agir en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, penser à nos enfants, à la génération future. Cannes et la Communauté d'agglomération ont déjà mis en place des actions en ce sens (développement du réseau de transports en commun, mise en place de bornes pour les véhicules électriques, développement des pistes cyclables et de zones de piétonnisation, zone de rencontre etc...). Par contre, je suis opposée à l'action n°: 13 (mise en place de la circulation différenciée), c'est du grand n'importe quoi. On pense à ceux qui travaillent en ville et habitent en dehors et doivent déposer leurs enfants à l'école, collège ou lycée. Même si le réseau des bus dessert bien, les horaires peuvent être problématiques dans tous les cas.. Les interdictions ça suffit!!!!!! y Bellorno</p>	TRANSPORT
97	28/10/21 13h26	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur, Nous souhaitons que vous puissiez examiner les observations formulées par des associations membres de notre groupement. CONTRIBUTION N°1 AERIEN Atténuer l'empreinte environnement de l'activité aérienne Améliorer la connaissance</p> <p>11. Suivre et diffuser mesures de la qualité de l'air les aux abords des aéroports de Nice et Cannes. Mesurer la pollution des avions au sol ne suffit pas, il faut avoir la connaissance de la pollution émise au décollage quand les aéronefs poussent les moteurs à fond pour prendre rapidement de l'altitude, et à l'atterrissage puisque s'approchant du sol car les deux aéroports des Alpes Maritimes sont situés au milieu de zones d'habitations. Il ne s'agit pas d'estimations mais de mesures vraies par l'installation de capteurs dans des endroits stratégiques car seront affectées par la chaleur, le vent... Cette pollution de se déversant pas strictement à la verticale, il faut également envisager des balises... pour mesurer la qualité de l'air dans un rayon de 10 à 15km des aéroports, et donner la priorité aux atterrissages et décollages au large pour épargner la grande majorité de la population côtière. Si l'on se penche sur la bande entre le Fort Carré et Antibes, on a des centaines d'avions qui longent le littoral, sans qu'aucun appareil de mesure de pollution olfactive, sonore ou de microparticules n'ait été implanté lors de la prise de décision. La population de plus de 100000 habitants supporte déjà les méfaits de l'autoroute et du train. Il faut revenir en arrière avec décollages et atterrissages au dessus des grands fonds pour assainir l'air.</p>	THEME AERIEN TRANSPORT ENVIRONNEMENT

	<p>MARITIME</p> <p>L'espace maritime devant notre région est un sanctuaire Pelagos, il compte environ 2000 individus de grande taille (baleines, rorquals). On estime que chaque baleine emmagasine environ 30 tonnes de CO2 dans sa vie qu'elle entraîne au fond des océans lorsqu'elle meurt. Lorsqu'elle se nourrit elle fait remonter les sédiments qui à nourissent le phytoplancton, grand absorbeur de CO2. Il faut cétaqués en obligeant les navires qui croisent dans nos eaux territoriales à matériel qui permette d'éviter les collisions avec ces animaux, comme cela se fait déjà aux États Unis. L'UNESCO à un programme STOP COLLISION avec le WWF dans ce sens : des bouées capable de retransmettre la position des cétaqués. Une telle mesure permettrait d'enrayer bon nombre d'accidents entre animaux et ferries ou tankers, sachant que 30% du trafic mondial passe en Méditerranée.</p> <p>TRANSPORT TERRESTRE</p> <p>Encourager la conversion des flottes vers des véhicules plus propre</p> <p>25.Aider à la conversion des flottes des particuliers et des -professionnels</p> <p>Arrêter de promouvoir une migration vers des parcs électriques qui vont polluer avec des tonnes de batteries électriques dont la durée de vie est en moyenne de 10 ans, et encourager la recherche vers d'autres sources moins polluantes, tel que l'hydrogène</p> <p>RESIDENTIEL AMENAGEMENT</p> <p>Améliorer l'empreinte environnementale du bâti et réduire l'impact du chauffage</p> <p>.....</p> <p>43. Créer une plateforme territoriale de rénovation énergétique</p> <p>Mettre en place un plan départemental ou régional afin d'éviter desinstallations anarchiques.</p> <p>44. Agir sur le bâti en faveur des énergies renouvelables</p> <p>Utiliser l'énergie solaire disponible a foison dans notre région chaque fois que possible parcmètres, éclairage publicencourager développement de capteurs pour les bateaux, les autobus ..inciter toutes les surfaces planes a installer descapteur station services, hypermarchés, usines..)</p> <p>CONTRIBUTION N°2</p> <p>Action 31:«ChallengeAir n°13:Poursuivre la réduction des émissions industrielles</p> <p>La commune de Grasse comporte de nombreuses industries chimiques (usines de parfumeries et d'arômes) dont certaines sont classées Seveso seuil bas et d'autres seuil haut.</p> <p>Les différents types de polluants émis dans l'air par les usines chimiques (émissions industrielles: IED) ne sont pas précisés dans la fiche action 31 ; Nous estimons pourtant cela indispensable, car comment évaluer la réduction future des émissions industrielles, sans un état des lieux initial en terme qualitatif (types de polluants détectés) et quantitatifs (niveau de pollution mesurée versus les normes autorisées). Nous notons aussi,qu'Atmosud ne semble prévoir aucun capteur de pollution de l'air sur le territoire de la commune. En effet, selon le site d'Atmosud, sur les 11 capteurs permanents existants dans le 06, aucun n'est situé à Grasse.Il nous semble cependant, que compte tenu de la spécificité des industries chimique grassoises,uniques sur le département, des mesures de BTX (benzène/toluène/xylène) de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et de COV (composés organiques volatils) seraient au minimum nécessaires,eu égard à la population environnante.</p> <p>La localisation permanente, du capteur dédié à ces mesures devrait être, selon nous, à proximité immédiate des usines, par exemple dans la plaine du Plan de Grasse,où sont concentrées un maximum d'industries chimiques.</p> <p>Nous considérons par ailleurs que le service Hygiène et Santé de la commune de Grasse devrait, comme la DREAL,être acteur du suivi des polluants mesurés et de leurs réductions. Le compte rendu annuel, des évolutions des polluants chimiques ne devrait-il pas être porté à la connaissance du public grassoiset des élus? Nous l'estimons nécessaire.</p> <p>D'autre part, un capteur d'ozone en centre-ville a été retiré.</p> <p>Nous n'en comprenons pas la raison, et estimons que les mesures de l'ozone, ainsi que des COV (composés organiques volatils) et des particules fines et ultrafines (PM 2,5 et PM 10) devraient être réalisées de façon permanentes, toujours eu égard à la</p>
--	--

	<p>population grasse. Le capteur correspondant devrait être situé à proximité d'axes routiers importants (giratoire des 4 chemins par exemple)</p> <p>Action 30 Challenge Air n° 12 : contrôler les émissions liées aux poids -lourds Le transport routier est considéré comme le principal contributeur à la pollution d'oxyde d'azote et des particules PM 10 et PM 2,5.</p> <p>Dans certaines parties du département comme dans la vallée des Paillons, on observe une recrudescence des camions de Derichebourg, d'Algora et maintenant l'installation de M. Kester qui récupère environ 30000 tonnes de déchets de la Métropole pour les trier à Contes. Ces activités génèrent un nombre élevé de camions qui s'ajoutent aux autres véhicules dans une vallée mal ventilée. Mais aucune action ne semble envisager un transport de marchandises, même partiel, par le train, ce qui permettrait de réduire le trafic poids-lourds et ainsi la pollution de l'air correspondante, dans le département, et même dans la Région PACA. Alors que la concentration de dioxyde de carbone (CO2), le plus important gaz à effet de serre a atteint un sommet en 2020 (413,2 parties par million) d'après le Bulletin sur les gaz à effet de serre de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) publié le 25 octobre 2021, nous estimons cette réflexion indispensable tant aux niveaux régional que départemental. Action 39 Expérimenter un dispositif de méthanisation à Valderoure.</p> <p>Challenge air n°15 Valoriser la biomasse en matière organique ou en énergie Avant d'expérimenter il serait nécessaire selon nous, d'étudier au préalable la faisabilité, les impacts environnementaux, les superficies d'épandage à trouver, ...etc. et de justifier la pertinence du site de Valderoure.</p> <p>La fiche action est selon nous trop sommaire, et nous proposons d'y apporter les compléments qui suivent.</p> <p>Rappel: la priorité est à la réduction des déchets à la source et au recyclage. La méthanisation ne se substitue ni au stockage, ni à l'incinération, mais est une forme additionnelle de traitement des déchets.</p> <p>Etudes préliminaires et description détaillée de l'action, Objectifs, résultats attendus ~</p> <p>Etude des gisements organiques du territoire 06, stabilité et maîtrise des quantités de déchets dans le temps, Dimensionnement de l'unité de méthanisation, Tonnages/jour des entrants, vérifier la valorisation énergétique possible du biogaz : valorisation de la chaleur sur site en cas de cogénération 1(électricité + chauffage) injection possible ou non dans le réseau GRDF.</p> <p>Etudes des types de traitements du digestat et du lixiviat, pour les rendre compatibles avec un usage agricole Bio. Etudes des impacts potentiels sur l'Environnement: Sur la biodiversité du sol et sous-sol, sur les eaux de surface et souterraines, sur les insectes pollinisateurs, sur la qualité de l'air, odeurs, sur le trafic de camions induit, ...etc</p> <p>Etudes des débouchés locaux réels, possible et stable dans le temps; Tonnage/jour de digestat à disperséSuperficie en ha/Tonne de digestat nécessaire pour épandage du digestat Quid du traitement du lixiviat ?</p> <p>Bilan financier estimatif pour la commune, les agriculteurs, les porteurs de projets Edition d'un rapport d'étude, rendu public. Consultation publique.</p> <p>Le Développement de la méthanisation agricole, à Valderoure, est présenté comme utile, aux élevages bovins (Bio). Il n'y a qu'un seul éleveur bovin sur la commune, dont les animaux sont nourris à l'herbe. L'éleveur concerné n'a aucun besoin d'un méthaniseur car son élevage est conduit selon un mode extensif et sur paille.</p> <p>Epandre du digestat non Bio, sur les zones à pâtures, de Valderoure, où les communes voisines, ferait perdre à l'éleveur la certification Bio de son élevage, et mettrait en péril l'économie de son exploitation.</p> <p>Le PPA indique « ..les biodéchets et les déchets alimentaires de la restauration collective ou non, et des grandes surfaces pourront être mobilisés sur des unités de méthanisation territoriales développées par les EPCI »</p>
--	---

		<p>Dans la mesure où des unités de méthanisation de type « industriel » seraient développées par 1 les EPCI, qui pourront recevoir, tous les déchets organiques (boues des STEP, déchets des abattoirs, ...y compris les déchets verts, et les fumiers de l'hippodrome ...etc.) quel est l'intérêt du site de Valderoure, très éloigné des lieux de production des déchets?</p> <p>Nous estimons, qu'il faudrait ajouter à la liste des Partenaires cités l'association GADSECA, afin de coconstruire avec les Porteurs institutionnels et économiques prévus un projet acceptable pour la population, et pour l'environnement.</p> <p>La liste des indicateurs de suivi est incomplète; il manque entre autres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le tonnage/an de déchets à méthaniser, en détaillant la nature des déchets, leur proportion dans le volume à traiter et leur qualité (Bio et non Bio) - Le tonnage/an de digestat produit; prévoir de séparer le digestat Bio, du non Bio si nécessaire - La superficie en ha/an nécessaire à l'épandage du digestat- Le volume en m3/an de lixiviat produit; la superficie en ha/an nécessaire à son épandage - Un indicateur de satisfaction de la population <p>La fréquence de mise à jour, du suivi de l'action devrait comporter: Un rapport annuel suivi par unité (installation ?) de méthanisation Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, nos sincères salutations Christophe Dubly</p>
98	29/10/21 01h23 THEME AERIEN INDUSTRIE ENVIRONNEMENT	<p>A l'attention de Monsieur le Commissaire enquêteur</p> <p>1 - 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).</p> <p>Le périmètre du projet de PPA 06 comprend 69 communes situées dans la bande littorale maralpine dont Grasse, Spéracèdes, Cabris, Le Tignet et Peymeinade2.</p> <p>2 - Les objectifs de la révision du PPA 06 sont de 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. Cela signifie donc que les habitants (et être vivants en général) sont exposés dans ces communes à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air en dépit des recommandations des autorités sanitaires.</p> <p>3 - L'atteinte des objectifs se mesure en terme de niveau de pollution mesurée ET de population exposée. La Commission européenne et le conseil de l'environnement incitent les Etats membres à réviser leurs normes en matière de qualité de l'air de façon à être plus exigeants.</p> <p>1 Le dossier de consultation est disponible à l'adresse http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/ledossier-de-consultation-du-ppa-des-alpes-a13239.html</p> <p>2 Antibes, Aspremont, Auribeau-sur-Siagne, Le Bar-sur-Loup, Beaulieu-sur-Mer, Beausoleil, Berre-Ies- 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-Ia- 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-laRoche, Saint-Blaise, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Saint-Jeannet, Saint-Laurent- du-Var, Saint-Martindu-Var, Saint-Paulde-Vence, Spéracèdes, Théoule-sur-Mer, Le Tignet, Tourrette- Levens, Tourrettes-sur-Loup, La Trinité, La Turbie, Valbonne, Vallauris, Vence, Villefranche-sur-Mer, Vi lieneuve-Lou bet.</p> <p>1/44 - En référence à l'article L6361-5 du Code des transports, lorsque les territoires couverts par un PPA comprennent un aéroport visé au 1 de l'article 1609 quatervicies A du Code général des impôts ou sont affectés par la pollution</p>

	<p>atmosphérique de ces aéroports, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) est consultée.</p> <p>Dans son avis rendu le 12 avril 2021, cette autorité « regrette qu'aucune action du plan ne vise les émissions des avions hors phases de roulage et à l'escale, c'est-à-dire pendant les phases de décollage, atterrissage et montée. Les émissions durant ce cycle représentent la source principale et majoritaire des émissions d'oxydes d'azote sur les aéroports ».</p> <p>5 - Le diagnostic de la pollution des Alpes-Maritimes 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), tandis que le PPA ne fournit pas suffisamment d'explication sur l'analyse descriptive utilisée pour distinguer les émissions provenant des transports terrestres des transports aériens.</p> <p>6 - Dans le PPA, 6 actions visent le transport aérien: Réduire les émissions au sol: - Électrification des passerelles à Nice - Mieux gérer les départs des avions à Nice - Développer l'utilisation des GPU (Ground Power Unit) à Cannes - Promouvoir auprès des compagnies aériennes la mise en oeuvre des procédures de roulage après l'atterrissage à Nice Atténuer l'empreinte environnement de l'activité aérienne - Poursuivre la mise en oeuvre de l'Airport Carbon Accreditation à Nice et Cannes Améliorer la connaissance 2/4- Suivre et diffuser les mesures de la qualité de l'air aux abords des aéroports de Nice et Cannes Ces mesures ne sont pas à la hauteur des enjeux. Il manque une analyse détaillée de la part de chacun des secteurs (terrestre / industriel/ aérien etc ...) dans le niveau d'émission global sur la zone à risque pour mettre en évidence l'effort attendu de chacun des secteurs et du secteur aérien en particulier.</p> <p>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.</p> <p>7 - Les actions qui visent la réduction des émissions du transport aérien (une seule page p.32) peuvent être considérées comme «cosmétiques». Pour permettre à la France d'honorer ses engagements pris lors de la conférence de Paris sur le climat (COP21) en décembre 2015, l'enjeu est dans la réduction des transports en général et du trafic aérien en particulier dès aujourd'hui, pas dans la mise en oeuvre de mesures accessoires qui ne seront pas mises en oeuvre par les navigants ni contrôlées par l'aéroport.</p> <p>8 - Le PPA ne comporte pas de station de mesures «industrie» sur le Pays de Grasse et le Pays de Lérins, or c'est à Grasse que l'on trouve le plus fort taux d'usines y compris Séveso (parfumerie principalement). On rappellera que ces usines, dont les procédés utilisent la combustion de produits toxiques, se situent pour la plupart en centre-ville, dont le périmètre immédiat est composé de nombreuses zones résidentielles, de zones d'activités et d'établissements scolaires. De surcroît, 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 réseade mesures sur le Pays de Grasse est impérativement à compléter et améliorer. :</p> <p>8 - Le Pays de Lérins est le plus impacté par les retombées immédiates des émissions des avions au départ de l'aéroport de Mandelieu, qui se cumulent aux échangeurs de l'aéroport. Une station de mesures «transports» à l'instar de celle à proximité de l'aéroport de Nice devrait y être installée, afin d'améliorer la connaissance autour de l'aéroport de Mandelieu. 1</p> <p>3/49- Le plan d'action du PPA ne comporte AUCUNE ACTION de réduction spécifique des émissions du secteur industriel (page 30 et suivantes). Les fiches-actions 31 à 33 relatives aux émissions industrielles manquent d'ambition: elles se</p>
--	---

		<p>cantonnent à l'application de la réglementation européenne pour les incinérateurs et les parfumeries, sans fournir la moindre information quant aux partenaires, aux échéances et aux indicateurs, tout en mentionnant que «l'impact sur l'exposition des populations» est «important».</p> <p>10 - Le PV du CODERST du 12 mars 2021 précise d'ailleurs qu'une évaluation quantitative des risques a été faite en 2016 sur la Métropole de Nice et qu'elle a montré qu'il existe des corrélations entre certains polluants et certaines pathologies respiratoires notamment.</p> <p>Des travaux de l'université de Bologne ont par ailleurs établi des corrélations entre la pollution atmosphérique et la propagation du Covid. Le PPA ne lie pas suffisamment les enjeux de pollution environnementale et les enjeux sanitaires.</p> <p>11- 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 dans l'évaluation des risques, alors que le PPA estime qu'à l'horizon 2025 il n'y aura plus que 176 personnes exposées à des dépassements des valeurs de No2 sur l'ensemble des 69 communes (résumé non technique p8) ! On est en droit d'attendre d'une étude de cette importance une véritable analyse prospective basée sur des hypothèses quantifiées et des scénarios d'évolution contrastés, pouvant servir de base à une animation territoriale pour une meilleure prise de conscience.</p> <p>12 - 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. Il en va de la santé publique mais aussi de la crédibilité et de l'image du Pays de Grasse dont les savoir-faire liés aux parfums ont été inscrits au patrimoine culturel immatériel de l'Humanité.</p> <p>13 - Le dispositif « les jeunes sentinelles de l'air» déployé sur le territoire de la CAPG est à compléter en formant des acteurs associatifs en appui des agents de la collectivité pour mieux appréhender la qualité de l'air et sensibiliser au niveau local.</p> <p>14 - Pour finir, on pourra s'étonner de l'absence de délibérations de la part de la ville de Grasse et de la CAPG (contrairement à la CASA la CAPL la Riviera ou la ville de Cannes qui ont transmis leurs avis) qui témoignent d'un manque d'intérêt ou d'une désinvolture, voire les deux, mais dans tous les cas préoccupant au vu de ce qui est attendu des pouvoirs publics.</p> <p>Nous vous remercions de votre attention, ASPIC ASSO</p>	
99	29/10/21 09h28 THEME AERIEN	<p>Monsieur le Président de la commission d'enquête, Je tiens pour le présent courriel à vous faire part de mes observations sur le PPA 06 en enquête publique.</p> <p>En propos liminaires, je souhaite vous indiquer qu'à l'heure de la condamnation de la France pour la pollution de l'air et des conclusions du dernier rapport du GIEC du mois d'août sur l'urgence d'agir pour réduire les émissions de CO2, le niveau d'ambition du PPA n'en est que plus cruciale.</p> <p>Sur le volet aérien Cannes Mandelieu,</p> <ul style="list-style-type: none"> • je déplore qu'il n'y ait aucune mesure en faveur d'une quelconque diminution du trafic aérien qui est la base du sujet. Dans toute démarche environnementale on essaye de réduire à la source en premier lieu (sobriété énergétique, doctrine ERC, prévention des déchets ...). Il est temps que le développement économique tienne compte des enjeux de santé et de l'urgence climatique. Comment atteindre les accords de Paris, ou les niveaux de qualité de l'air si on n'agit pas sur l'aérien? Beaucoup de choses sur la voiture, à juste titre mais n'oublions pas que la voiture est nécessaire à 9 français sur 10 pour aller travailler. Et rien pour l'aviation? • je déplore l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires. Le kérosène est encore plus polluant que le diesel (et non taxé !). Seules quelques "mesurettes" sont prévues sur les tarmaks mais rien à la hauteur de ce qu'il faudrait pour tenir compte des enjeux de santé et de pollution sous les trajectoires. • je suis opposée à la création de la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour 	

		<p>les jets d'affaires à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores que nous subissons déjà a Mandelieu.</p> <p>• je souhaiterais une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu. En effet les jets privés polluent beaucoup et n'ont aucune contrainte. Sur le plan vélo, il est urgent qu'ilnybait beaucoup plus de poste cyclables et en continuité d'itinéraire. Notamment sur la commune de Mandelieu où nous résidons. J'ai acheté un vélo électrique il y a 2 ans pour diminuer mon empreinte carbone. Bilan: à chaque fois que je le prends je manque un accrochage avec une voiture faute d'infrastructure adaptée. Il est temps que les voitures laissent le pas au vélo dans les villes. J'ai deux enfants adolescents et je crains a chaque fois qu'ils prennent le vélo. Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ces remarques. Delphine ORLANDO</p>	
100	29/10/21 13h26 THEME AERIEN	<p>Bonjour, Je déplore l'absence de limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois dans le PPA06. Dans le contexte de dérèglement climatique ce devrait clairement être un axe de travail. Cordialement T chamot</p>	
101	29/10/21 15H04	<p>Monsieur le Président de la commission chargée de l'enquête publique, Veuillez trouver ci-joint une contribution complémentaire de l'ASPONA, intégrant les nouvelles données retenues par l'OMS (PJ) Cordialement,. Frédérique Lorenzi, Présidente</p>	

**Observations reçues sur le site internet pref-plan-atmosphere@alpes-maritimes.gouv.fr
après la clôture de l'enquête :**

Parvenues hors délai ces observations ne peuvent être prises en compte.

<p>1</p>	<p>29/10/21 16H59</p>	<p><i>Association ASDEFMAR, 06270</i></p> <p><i>La liste des actions développées dans le PPA actuel ne permet pas d'atteindre les objectifs qui nous ont été fixés pour 2025. Il nous faut donc revoir ce plan au plus vite avec plus d'agressivité afin d'atteindre ces objectifs</i></p> <p><i>Michelle ELLIS,</i> <i>Présidente</i> <i>AERIEN</i></p> <p>Atténuer l'empreinte environnement de l'activité aérienne.....</p> <p><i>Améliorer la connaissance</i>.....</p> <p>11. Suivre et diffuser mesures de la qualité de l'air les aux abords des aéroports de Nice et Cannes.</p> <p>Mesurer la pollution des avions au sol ne suffit pas, il faut avoir la connaissance de la pollution émise au décollage quand les avions poussent les moteurs à fond pour prendre rapidement de l'altitude, et à l'atterrissage puisque s'approchant du sol car les deux aéroports des Alpes Maritimes sont situés au milieu de zones d'habitation .</p> <p>Il ne s'agit pas d'estimations mais de mesures vraies par l'installation de capteurs dans des endroits stratégiques car ces mesures seront affectées par la chaleur, le vent... Cette pollution de se déversant pas strictement à la verticale, il faut également envisager des balises ...pour mesurer la qualité de l'air dans un rayon de 10 à 15 km des aéroports, et prioriser les atterrissages et décollages au large pour épargner la grande majorité de la population côtière..</p> <p>Si l'on se penche sur la bande entre le Fort Carré et Antibes, on a des centaines d'avions qui longent le littoral, sans qu' aucun appareil de mesure de pollution olfactive, sonore ou de microparticules n'ait été implanté lors de la prise de décision La population de plus de 100 000 habitants supporte déjà les méfaits de l'autoroute et du train. Il faut revenir en arrière avec décollages et atterrissages au dessus des grands fonds pour assainir l'air et ne pas impacté la faune dans les faibles profondeurs du littoral.</p> <p><i>MARITIME</i></p> <p>L'espace maritime devant notre région est un sanctuaire Pelagos, il compte environ 2000 individus de grande taille,(baleines, rorquals). On estime que chaque baleine enmagazine environ 30 tonnes de CO2 dans sa vie qu'elle entraîne au fond des océans lorsqu'elle meurt. Lorsqu'elle se nourrit elle fait remonter les sédiments qui à leur tour nourrissent le phytoplancton, grand absorbeur de CO2. Il faut donc protéger les cétacés en obligeant les navires qui croisent dans nos eaux territoriales à s'équiper de matériel qui permette d'éviter les collisions avec ces animaux, comme cela se fait déjà aux États Unis. L'UNESCO à un programme STOP COLLISION avec le WWF dans ce sens : des bouées capable de retransmettre la position des cétacés. Une telle mesure permettrait d'enrayer bon nombre d'accidents entre animaux et ferries ou tankers, sachant que 30% du trafic mondial passe en Méditerranée. Voter une taxe sur les navires non équipés.</p> <p><i>TRANSPORT TERRESTRE</i></p> <p>Encourager la conversion des flottes vers des véhicules plus propre</p> <p><i>25. Aider à la conversion des flottes des particuliers et des professionnels</i></p> <p>Arrêter de promouvoir une migration vers des parcs électriques qui vont polluer avec des tonnes de batteries électriques dont la durée de vie est en moyenne de 10 ans , et encourager la recherche vers d'autres sources moins polluantes, tel que l'hydrogène</p> <p><i>RESIDENTIEL AMENAGEMENT</i></p>
-----------------	---------------------------	---

		<p>Améliorer l’empreinte environnementale du bâti et réduire l’impact du chauffage.....</p> <p>43. <i>Créer une plateforme territoriale de rénovation énergétique</i></p> <p>.....</p> <p>Mettre en place un plan départemental ou régional afin d’éviter des installations anarchiques.</p> <p>44. <i>Agir sur le bâti en faveur des énergies renouvelables</i></p> <p>Utiliser l’énergie solaire disponible a foison dans notre région chaque fois que possible : parcmètres, éclairage publicencourager développement de capteurs pour les bateaux, les autobus..inciter toutes les surfaces planes a installer des capteur (toit de station services, hypermarchés, usines..) avec possibilité de stocker le surplus d’énergie pour la redistribuer la richesse nuit ou dans les mois les moins ensoleillés si nécessaire.</p>
2	29/10/21 17H00	<p>Dire de l'association "Grasse à Tous"</p> <p>Révision du Plan de Protection de l’Atmosphère des Alpes-maritimes (PPA 06)</p> <p><u>A l'attention de M. le Président</u></p> <p><u>Observations</u></p> <p>Paul Euzière,</p> <p>Président de l’association citoyenne « Grasse à Tous »</p> <p>Conseiller Municipal de Grasse</p> <p>Conseiller communautaire</p> <p>La révision du Plan de Protection de l’Atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA 06) s’inscrit dans le cadre d’une condamnation de la France par la Cour de justice de l’Union Européenne pour manquement aux obligations sur la qualité de l’air ambiant.</p> <p>L’objet de ce PPA 06 vise à respecter les seuils règlementaires dans des délais les plus courts et à réduire l’exposition de la population à la pollution de l’air en se rapprochant des seuils préconisé par l’O.M.S. pour les particules fines.</p> <p>Soixante-neuf communes des A.M. sont concernées par ce Plan : dans le Pays grassois : Grasse, Auribeau, Bar-sur-Loup, Cabris, Châteauneuf-Grasse, Gourdon, Mouans-Sartoux, Opio, Pégomas, Peymeinade, Roquefort-les-Pins, La Roquette-sur-Siagne, Le Rouret, Spéracèdes, Le Tignet, Valbonne.</p> <p>51 actions concernant les transports terrestres, aériens et maritimes, mais aussi l’industrie, l’agriculture, sont proposées dans ce P.P.A.</p> <p><u>Concernant plus particulièrement les pollutions aérienne et atmosphérique :</u></p> <p>L’association Grasse à Tous note que six actions visent plus particulièrement le transport aérien avec pour objectif de :</p> <p>« Réduire les émissions au sol » par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l’Électrification des passerelles pour une utilisation limitée des APU (Auxiliary Power Unit) à Nice - une meilleure gestion des départs des avions (outils automatisés à Nice) - le Développement de l’utilisation des GPU (Ground Power Unit) à Cannes - la promotion auprès des compagnies aériennes de la mise en oeuvre des procédures de roulage N-1 ou N-2 moteurs après l’atterrissage <p>« Atténuer l’empreinte environnement de l’activité aérienne »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de la mise en oeuvre de l’Airport Carbon Accreditation à Nice et Cannes <p>« Améliorer la connaissance »</p> <ul style="list-style-type: none"> - Suivi et diffusion et des mesures de la qualité de l’air aux abords des aéroports de Nice et Cannes (AtmoSud / Aéroports Côte d’Azur). <p>Nous constatons que sont proposées uniquement des mesures visant à réduire les émissions au sol.</p> <p>Les émissions polluantes sous les couloirs aériens de décollage et d’atterrissage des avions ne sont pas visées par ce PPA et ne font l’objet d’aucune proposition, alors que les émissions d’oxyde de carbone sont beaucoup plus intenses lors de ces</p>

		<p>phases de vol. Or, il est établi que le kérosène utilisé par les avions est plus polluant que le diesel.</p> <p><u>Les mesures proposées dans ce P.P.A., quand elles existent, sont donc notoirement insuffisantes.</u></p> <p>Par ailleurs, la nouvelle trajectoire Nord/Ouest d'atterrissage à l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui prévoit de survoler Grasse et le pays grassois viendrait s'ajouter aux pollutions et nuisances actuelles.</p> <p>Ce projet est inacceptable car il est en réalité la porte ouverte à l'augmentation du trafic aérien de jets privés et avions d'affaires transportant un nombre infime de passagers au regard des émissions polluantes.</p> <p>Ce projet aurait pour conséquence une augmentation certaine des pollutions atmosphériques avec et aura de lourdes conséquences pour la santé de nos concitoyens et l'environnement.</p> <p><u>Pour cette raison, l'association Grasse à Tous se prononce contre ce projet qui contrevient totalement aux intentions affichées de ce P.P.A : il doit donc être abandonné.</u></p> <p>D'autre part, toujours au sujet des pollutions aériennes, l'Association Grasse à Tous s'étonne de l'absence de toute prise en compte dans ce P.P.A. des études et recherches publiées par l'Académie de Médecine (2019 et 2021) sous la signature du Professeur Pierre Gibelin qui mettent en évidence le lien entre les pollutions aéroportuaires dues à l'aéroport de Nice et l'augmentation des maladies cardiovasculaires notamment lors des épisodes de pollution à l'ozone.</p> <p><u>Concernant les Composés Organiques Volatils (C.O.V.)</u></p> <p>Les principales sources de polluants COV sont la production et l'utilisation de produits chimiques organiques et de combustibles fossiles.</p> <p>Grasse est la seule commune fortement industrialisée des Alpes-Maritimes. Sur 10 sites classés « Seveso » dans les Alpes-Maritimes, 5 sont implantées sur la commune de Grasse et 2 sur la commune voisine de Bar sur Loup.</p> <p>6 usines sont classées en « Seuil bas » (risques importants) 1 de ces usines : Mane-Sarrée -immédiatement limitrophe du hameau grassois de Magagnosc – est classée en « Seuil haut » (risques majeurs). Grasse compte 16 entreprises leaders en chimie fine.</p> <p>Or, il n'y a sur le territoire communal et dans le Pays Grassois aucune station de mesure « industrie » et notamment des Composés Organiques Volatils. Or c'est à Grasse que l'on trouve le plus fort taux d'usines Seveso.</p> <p>En outre, la station urbaine de mesure de l'atmosphère du pays de Grasse est la seule qui ne fait pas partie du réseau AtmoSud des stations de mesure « Union Européenne ». Pour quelles raisons ?</p> <p>Ce Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA 06) ne comporte aucune proposition ou engagement du secteur industriel relatif aux émissions des parfumeries.</p>
3	29/10/21 17H37	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de l'enquête, j attire votre attention sur l'accroissement actuel et futur des vols aériens au dessus du quartier Saint Jacques de Saint Antoine.</p> <p>L'accroissement de la population dans l'arrière pays et les applications optimisant les trajets augmentent la circulation chemin des cigales alors que cette voie ne dispose pas de trottoir et et une largeur faible. Cet état génère pollution, insécurité et nuisances sonores.</p> <p>Cdt M. Lambert.</p>
4	29/10/21 18H53	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Le PPA06 objectif 2025 (Action 13) prévoit notamment la mise en place de la circulation différenciée pour les 6 communes principales dont Cannes, impliquant une</p>

		<p>restriction de 6 à 20 heures pour les véhicules concernés (Vignette 4 et5). Cette disposition s'ajouterait à la limitation de vitesse et la limitation du transit de poids lourds dans les villes concernées. On ne peut que se réjouir de ces dispositions.</p> <p>Mais je note que la ville de Cannes qui a donné un avis favorable au PPA06 2025 s'oppose à cette disposition (Action 13) considérant l'impact sur les populations défavorisée disposant de véhicules avec vignette 4/5.</p> <p>C'est également très louable, mais en contradiction avec la protection de l'environnement.</p> <p>Dans le même temps la même ville de Cannes semble à l'origine d'un projet de modification par la DGAC de la trajectoire d'approche de l'aéroport de Cannes Mandelieu.</p> <p>Il s'agirait de limiter les nuisances de l'aéroport pour les riverains, et permettrait surtout un doublement du trafic aérien attendu dans les 10 prochaines années, un trafic principalement constitué d'aviation d'affaires qui profite cette fois à une minorité favorisée. Y aurait-il deux poids deux mesures dans l'action pour l'environnement ?</p> <p>Je constate en regardant la nouvelle approche, qu'elle survole l'hôpital de Grasse et expose également de très nombreuses communes dont la mienne (Peymeinade) à une pollution atmosphérique et une pollution sonore supérieur 65 Décibels dans certains cas du fait notamment de l'altitude de ces communes du moyen pays.</p> <p>Ainsi et en contradiction avec les objectifs du plan PPA 2025, on va condamner des milliers de familles à subir des nuisances journalières importantes pour un aéroport qui sert essentiellement les intérêts d'une minorité, le tout sans contrepartie car cet aéroport profite essentiellement à la ville de Cannes et pas à l'arrière-pays.</p> <p>Je vous envoie ce message pour faire en sorte que ce projet d'extension de l'aéroport, qui ne dit pas son nom soit pris en compte dans les mesures du Plan PPA 2025.</p> <p>Bien cordialement Dominique PIOT 65 chemin des Maures et des Adrets 06530 PEYMEINADE</p>	
5	29/10/21 20H10	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Nous demandons à ce que le projet de la trajectoire d'approche Nord-ouest Pays Grassois vers l'aéroport Cannes-Mandelieu soit annulé. Les nuisances sonores sont déjà problématiques dans cette région et il ne paraît pas judicieux de permettre l'augmentation du trafic aérien et l'accroissement du nombre des trajets ouverts aux jets privés dont le nombre et volume ne cesseront de s'accroître dans le temps. Alors que notre priorité devrait être de protéger notre environnement déjà bien endommagé par l'urbanisation rampante de notre région, il ne paraît pas pertinent, ni respectueux de permettre l'augmentation des vols en provenance ou à destination de l'aéroport de Cannes-Mandelieu.</p> <p>Notre région est malheureusement déjà affectée par une circulation excessive, un manque crucial de transports publics, un nombre considérable de constructions nouvelles sur des terrains dont les arbres sont abattus. La faune et la flore souffrent de la pollution, de l'urbanisation et d'un manque de protection de l'environnement. La qualité de vie des habitants est elle même largement réduite par le développement inconsidéré de la région.</p> <p>Il paraît donc évident que le projet d'un trajet d'approche Nord-Ouest au dessus du pays Grassois irait à l'encontre de la nécessité de protéger notre planète. Des mesures de réduction des émissions polluantes, du trafic aérien et des nuisances sonores sont nécessaires et justifiées par la réalité d'un changement climatique certain et des catastrophes qui vont s'ensuivre.</p> <p>En vous remerciant de bien vouloir reconsidérer le projet du trajectoire d'approche Nord-Ouest de l'aéroport de Cannes-Mandelieu qui serait une catastrophe pour les habitants, la faune et la flore de notre région.</p>	

		Sincères salutations, Céline Alexandre Grasse - Saint-Jacques
6	29/10/21 22H32	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Dans le cadre de la consultation concernant le PPA06, voici mon avis :</p> <p>C'est bien de vouloir améliorer la qualité de l'air mais en faisant passer les avions au-dessus de nos têtes (nouvelle trajectoire d'approche nord-ouest de l'aéroport de Cannes-Mandelieu), ça ne vas pas aider.</p> <p>Ce n'est pas en envoyant la pollution chez les autres qu'on va résoudre le problème des populations actuellement touchées par les nuisances de cet aéroport, mais plutôt en diminuant le trafic aérien (qui ne profite qu'à un tout petit nombre de personnes). (En plus, cette nouvelle trajectoire ouvre la porte à une augmentation du trafic, vu qu'elle vient en plus et non à la place de l'autre et donc comporte un fort risque d'augmentation globale de la pollution.)</p> <p>On demande aux gens de faire des efforts avec leurs voitures (la vignette crit air va devenir obligatoire dans plusieurs ville du département), de ne pas brûler leurs déchets verts, etc... Mais on autorise certaines personnes à utiliser un avion entier pour se déplacer?</p> <p>C'est pourquoi je suis opposée à la nouvelle trajectoire nord-ouest pour l'aéroport de Cannes-Mandelieu mais en faveur d'une limitation de ce trafic pour cet aéroport.</p> <p>D'autre part, tout en étant hostile à la pratique de brûlage des déchets verts, je pense que ça aiderait à réduire cette pratique s'il y avait un service de ramassage de ces déchets (tout le monde n'a pas un 4x4 ou un utilitaire pour les emmener à la déchetterie et en plus c'est polluant et c'est compliqué pour les personnes âgées.) Par contre (même en ayant moi-même un jardin) je pense que ce serait bien de trouver un moyen que ce soit financé par les gens qui ont un jardin parce que ce ne serait pas juste que les gens qui n ont pas de jardin paient pour ça.</p> <p>Merci de prendre mes commentaires en considération.</p> <p>Sincères salutations, Isabelle Palau Habitante de Grasse</p>
7	29/10/21 22H41	<p>Monsieur le commissaire enquêteur,</p> <p>Je souhaite proposer des mesures complémentaires sur le volet aérien du PPA 06, volet bien timide au regard des autres propositions de ce plan.</p> <p>Pour réduire l'impact de la pollution du trafic aérien de l'aéroport Cannes Mandelieu, je suggère d'abandonner la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest en cours d'étude.</p> <p>Cette nouvelle trajectoire qui s'ajouterait à l'actuelle, provoquera la pollution d'une nouvelle zone épargnée jusqu'alors. Cette nouvelle trajectoire impacterait une grande partie de l'agglomération grasseoise ainsi que les zones naturelles protégées de l'Esterel, des gorges de la Siagne et du domaine de Grangeneuve.</p> <p>Il serait aussi judicieux de limiter le nbre de mouvements aériens ainsi que le tonnage des aéronefs pouvant se poser sur cet aéroport tel que c'était le cas par le passé.</p> <p>En espérant que mes propositions soient entendues.</p> <p>Bien Cordialement, Arnaud Balmelle</p>

8	31/10/21 11H01	<p>Bonjour,</p> <p>(projet l'aviation à Nice, Cannes-Mandelieu et La Mole.)</p> <p>J'habite Grasse et ne suis pas d'accord de ce projet qui risque de nuire à notre santé..</p> <p>Cordialement</p> <p>Laure Pauly</p>
9	09/11/21 15H58	<p>Nous déplorons l'absence de mesures de réduction des émissions polluantes pour l'aviation d'affaires.Le kérosène est très polluant. Les mesurettees prévues sur les tarmacs sont très insuffisantes.</p> <p>Il faut au minimum modifier les trajectoires et limiter le trafic aérien , interdire les vols personnels . les riches ont besoin qu'on les recadre comme le vulgum pecus car ce sont eux qui sont les plus polluants, bien plus que les voitures diesel ou essence dont on culpabilise les possesseurs pourtant plus soucieux du réchauffement climatique . Payer ne donne pas de droits à polluer.</p> <p>En particulier je refuse la création de la nouvelle trajectoire d'approche nord/ouest à Cannes-Mandelieu, porte ouverte à l'augmentation du trafic donc à l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore .</p> <p>Je demande la diminution d du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu , en particulier au dessus de Mouans Sartoux et ses environs.</p> <p>Nous sommes souvent assourdis par les bruits d'avion et d'hélicoptères qui survolent la baie de Cannes , et les environs de grasse , Sophia Antipolis et Le Castellaras . Autant nous approuvons ceux de la Protection Civile , autant nous déplorons les vols de commodité privés .</p> <p>yh. hannouz</p>
10	17/11/21 19H43	<p>Je trouve que rien n est fait pour limiter la pollution sous les trajectoires.</p> <p>Je refuse la nouvelle trajectoire d'approche Nord/Ouest pour les jets d'affaires soit créée à Cannes-Mandelieu. Elle est une porte ouverte à l'augmentation du trafic. Et donc à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Ceci pour ne bénéficiant qu'à Cannes nullement aux communes survolées</p> <ul style="list-style-type: none"> • je souhaiterais une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois déjà souvent concerné par des avions qui ne prennent pas la bonne trajectoire avec des survols bas des maisons <p>Joël Lecurieux Lafayette Habitant de pegomas</p>

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 corrélér 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 polluants 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".

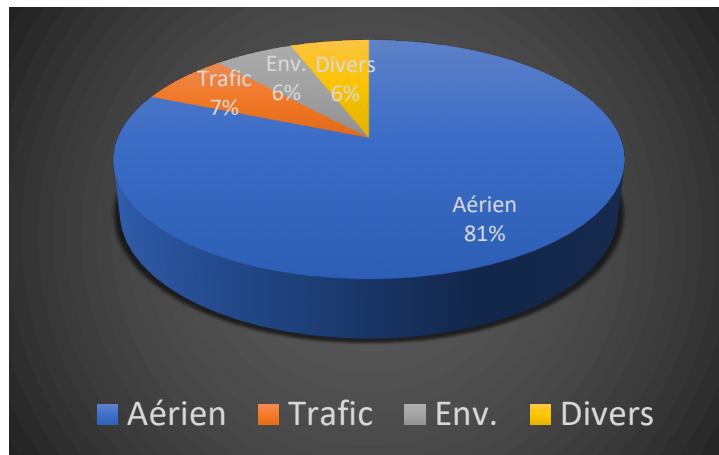
[Les deux documents d'un total de 12 pages sont joints en annexe.](#)

4 ANALYSE DES OBSERVATIONS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

4.01 THÈMES

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

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



I- AERIEN -

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) ».

Ces pourcentages s'entendent *sur l'ensemble du territoire.*

Or, concernant l'aérien, ces émissions *sont ciblées sur les trajets des aéronefs*, et les populations qui vivent sous ces trajectoires *sont directement impactées par des niveaux de pollution conséquents.*

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) ».

Les 6 fiches-action traitant de l'aérien, ne concernent que les émissions de polluants au sol, *soit une faible portion au regard des émissions des aéronefs en survol du territoire, telles que détaillées plus loin.*

À la lecture des contributions citoyennes concernant l'aérien, il ressort que la motivation principale exprimée par la plus grande part des intervenants porte sur les nuisances causées par le trafic aérien (nuisances sonores, olfactives, hausse du stress induit).

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.

Beaucoup d'entre eux demandent des études ciblées concernant la pollution induite par les aéronefs en phase d'approche.

Les intervenants :

Mr. C. Seguin / Mr.FB. Dauchy / Mr. Eric Pauly / Mme Annie Gringore-Fernandez /
Mr. Sansoldi / Mme. Sophie Cochenec / Anonyme / Mme. Nelly Kayadjanian / Mme.
Sandra Malattia / Mme. Marion Pays / Mme. Muriel Engel / Mme. Véronique Gérard /
Mr. Christian Leturcq / Mme. Danièle Lazarevic / Mr Antoine Viale / Mme Sylvie
Vergnaud / Mme. S.C. Cattivet / Mr. Cédric Cariven / Mme. Myriam Ayme /Mme.
Patricia Lefort / Mme et Mr. Navetti / Mme mathilde Drouin / Mr. Christian Ranieri /
Mr. Jean-MarieCaroti / Mr. Olivier Tirilly / Mr. Xavier Arzac / Mr. JR. Chnebierk / Mme.
Marion Crouigneau / Mme. Stéphanie Maisondieu / Mme. Sandrine Pavlovic / Mme.
Danièlele Camonin- Germani / Mme. Hélène Boccaccio / Mme. Fatima Savin / Mr. Alain
Blanc / Mme. Jessica Ernst / Mr. Bruno Herbet / Mr. Paul Monmaur / Mr. Laurent
Ollivier / Mr. Benard / Mr. Arnaud Routier / Mme. Elisabeth Solcourt / Anonyme / Mr.
Robert Lorenzi / Mme. Eliane Monmaur / Mme. Véronique Vial / Mr. Jacques Chambon
/ Mr. Roger Cazajus / Mme Sylvie Gibouin / Mr. Jean-Marie Serreau / Mme. Monique
Pétrus / Mr. Jauze-Baloy / Mr. Jan Butinsky / Mme. Marion Crouigneau / Mme. Gisèle
De Montéty / Mr. Frédéric David / Mr. Gilles Legrand / Mme Pascale Vaillant / Mme
Anne Verniers / Mme. Leelou Rehm / Mr. Antoine Viale / Mme. Hélène Pince / Mr.
Philippe Picard / Mme Pascale Vaillant / Mr. Xavier Coromines / Mr. Benjamin Mazel /
Mr. Sfaxi / Mme. Anne-Marie Usher / Anonyme / Mr. Yves Hannouna / Mme. Aurélia
Nedoncelle / Mr. Benoit Sainson / Mr. Jean-Paul Hauer / Mme. Rose / Mr. Franck Baretti
/ Mme. Nathalie Bouillart / Mme. Isabelle Audic / Mme Josette Lainé / Mr. Robert
Ginouves / Mr. Benoit Delbart / Mr. Bruno Kelma / Mr. Mickaël Adrar / Mme. Magali
Conesa / Mr. François-Xavier Mozin / Mme Frédérique Yampolsky / Anonyme / Mme.
Catherine Guérin / Mme Magali Perrin / Guérin / Mme. Y. Bellomo / Mme. Delphine
Orlando / Mr. T. Chamot.

Quelques exemples de problématiques soulevées, outre la pollution atmosphérique :

- « 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) ».
- « La maison commune brûle sur l'autel d'une idéologie comptable d'une poignée de privilégiés qui font fi de toute humanité ».
- « Les jets privés sont une aberration écologique ».
- « Rien n'est prévu dans le PPA pour limiter le trafic aérien ».
- « Les jets privés ne transportent que 1,6 passagers en moyenne/vol, et repartent à vide, car dans la majorité des cas, ils ne sont pas stockés sur le lieu d'atterrissage ».
- « Les restrictions qui fixaient le nombre de jets à 10 000 annuels à Mandelieu ont été levées, et le tonnage revu à la hausse, (35T au lieu de 22T). Avec l'accord de l'état et du ministère des transports ».
- « Stop aux jets privés : « Ils n'ont pas le temps, nous nous n'avons plus d'air ».
- « Cela devient insupportable ; on ne peut pas imposer de tels désordres à une population.
- « 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 ».

« Au moment où l'on nous demande une vignette pour notre voiture, je suis scandalisée par les quelques mesurètes prévues sur les tarmacs et rien pour limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores sous les trajectoires ».

« 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 ».

« Vous pouvez faire état des restrictions de circulation pour les voitures alors que les jets privés qui polluent beaucoup n'ont aucune contrainte ».

« Le département possède le second aéroport de France, et également le second aéroport d'affaires, il est sidérant de voir la faiblesse des mesures de réduction liées au trafic aérien proposées dans ce PAA ! »

- « Je souhaiterais une limitation du trafic aérien sur la plateforme de Cannes-Mandelieu et l'Ouest grassois déjà souvent concerné par des avions qui ne prennent pas la bonne trajectoire avec des survols bas des maisons ».

« Si ces deux aéroports sont un poumon économique, ils sont loin d'être un poumon pour notre environnement. Il paraît évident que la réduction de la pollution liée au trafic aérien passe par la réduction du trafic lui-même ».

Je subis AU MAXIMUM les nuisances sonores de 2 couloirs aériens AU QUOTIDIEN. Les avions passent à 50m de chez moi en latitude et longitude, c'est INTOLERABLE... Ce couloir aérien est situé pile au-dessus d'une maternelle, d'une crèche, et d'une école primaire »

« Le projet d'approche N/O n'est d'aucune utilité publique...la pollution aérienne a des impacts sur la faune, la flore, la biodiversité, et l'eau. ce projet traverse une zone Natura 2000, la Siagne, et est à la limite du PNPA...La Siagne, source d'eau du lac de Saint Cassien, recevra les dépôts résiduels de ces particules, ainsi que les sols et la mer ».

« 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 ? ».

« A partir du mois de mai, l'air est régulièrement saturé d'une odeur de kérosène...Des vols d'hélicoptères sont constatés en dehors des horaires normaux...Le PPA n'évoque JAMAIS la réduction de CO2. Etc...

Réponse de la Commission d'Enquête.

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** ».

Le rôle premier du PPA est d'évaluer les sources d'émission de polluants atmosphériques, afin de pouvoir quantifier le nombre d'habitants exposés à cette pollution.

Il est d'ailleurs écrit, dans l'évaluation environnementale, page 7 : « *Les PPA ont pour objet ...de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique et de réduire l'exposition de la population.* »

L'ensemble du projet PPA ne porte pas sur la pollution atmosphérique due aux avions pendant le survol du territoire.

Cette pollution n'étant à aucun moment prise en compte, il n'est pas possible en conséquence d'estimer l'importance de la population qui y est exposée.

II- INDUSTRIEL -

Obs N° 89 Magali CONESA (27/10/21)

Obs N° 90 François-xavier MOZIN (27/10/21)

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

Les points évoqués sont pour l'essentiel :

=> « Le Plan d'Action du PPA ne comporte aucune action de réduction spécifique des émissions du secteur industriel ».

=> Le PPA ne comporte pas de station de mesures «industrie» sur le Pays de Grasse et le Pays de Lerins, or c'est à Grasse que l'on trouve le plus fort taux d'usines y compris Séveso (parfumerie principalement).

Réduire les émissions du transport aérien - l'aéroport Cannes-Mandelieu:

Réponse de la CE

Le périmètre du PPA 06 comporte 14 usines de parfum et arôme, 2 incinérateurs, 2 cimenteries et 5 installations de traitement des déchets et 2 traiteurs de surfaces.

Ces installations classées pour la protection de l'environnement relèvent de la Directive Européenne du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (dite « IED ») et présentant des enjeux en matière de qualité de l'air. La mise en œuvre de la directive IED a pour objectif d'engager les industriels à faire évoluer leurs procédés et de recourir aux meilleures techniques disponibles (MTD) afin de prévenir les pollutions de toutes natures. Ces MTD sont définies dans des documents de référence appelés « BREF » (Best available techniques REFerence documents).

=> 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 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.

Réponse de la CE

La description détaillée des ACTIONS 31, 32, 33 indiquent combien sont vigilantes les autorités (notamment la DREAL) pour restreindre les pollutions de toutes natures des installations classées.

Les usines de fabrication de parfums et d'arômes sont concernées par le BREF gazeux WGC (traitement des effluents de l'industrie chimique). Les industriels auront un an pour proposer leur mise en conformité par rapport aux conclusions du BREF.

Les incinérateurs de Nice et Antibes sont concernés par le BREF WI (incinération des déchets).

- La rénovation de l'incinérateur de Nice est prévue en 2024.
- L'exploitant de l'incinérateur d'Antibes proposera son analyse et la mise en œuvre des Meilleures Techniques Disponibles rapidement.

=>Le coût des rénovations des incinérateurs n'est pas indiqué dans la fiche action n°31.

Les cimenteries Lafarges et Vicat classées pour la protection de l'environnement relèvent de la Directive européenne, précédemment citée et des arrêtés préfectoraux du 17 février 2017 et du 10 janvier 2020 qui fixent les Valeurs Limites d'Émission que ces cimenteries doivent respecter. Ainsi pour les Nox, le niveau d'émission est compris entre 50 et 150 mg/Nm³ à comparer à la Valeur Limite d'Émission aujourd'hui en vigueur qui est de 200 mg/ Nm³.

Les règles d'émission des Nox ainsi que les règles pour les poussières sont plus contraignantes pour les exploitants de ces usines afin de réduire fortement leurs émissions de gaz polluants.

- Les exploitants de la cimenterie Lafarges mettent en place des filtres à manche afin de respecter les seuils relatifs aux émissions de poussières ;
- Les exploitants de la cimenterie VICAT mettent en place une installation de réduction non catalytique sélective, par injection du réactif au-dessus du foyer afin de réduire les émissions de Nox.

III- TRANSPORT TERRESTRE -

Intervenants : Registres en mairies

Cannes :

- R- 01- Mme. Gisèle TOSAN – Cannes – (06/10/2021).
- R-02- Mme. Stéphanie DEDOBETER – Mougins – (29/10/2021).
- R-03- Mr. Paul GUITTON – Cannes - (29/10/2021).
- R-04- Mme. Thérèse TORRENTE – Cannes-la-Bocca – (29/10/2021).
- R-05- Mme. Marie-Thérèse BRONER – Cannes-la-Bocca – (29/10/2021).
- R-06- Siliona INTERNICOLA - Le Cannet – (29/10/2021).
- R-07- Mme Geneviève BRUN – Cannes – (29/10/2021).

Grasse :

- R- 01- Mr. JP. HAUER – Grasse (29/10/2021).

Menton :

- R-01- Mr. Léonard LOMBARDO. Menton (08/10/2021).
- R-02- Association ASPONA. Menton (13/10/2021).
- R-03- Mme. Marie-France CAT. Menton (15/10/2021).

Saint laurent du var :

- R- 01 –Mme. HUTIN – Saint Laurent du Var (06/10/2021).

Intervenants : Courriel site Internet de la préfecture

- Obs N° 63 - Philippe Picard (quartier St.Jacques). (21/10/21)
- Obs N° 65 - Xavier COROMINES (22/10/21)
- Obs N° 68 - Anne-Marie USHER (23/10/21)

- Obs N° 69 - Inconnu (23/10/21)
Obs N° 70 - Yves HANNOUNA (24/10/21)
Obs N° 71- Association ASDEFMAR / GADSECA – (24/10/2021)
Obs N° 89 -Magali CONESA (27/10/21)
Obs N° 94 -Magali PERRIN (28/10/21)
Obs N° 96- Y BELLORNO (28/10/21)
Obs N° 97- Christophe DUBLY GADSECA (28/10/21)

Les Points évoqués sont pour l'essentiel :

=> *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.
- => *parmi les actions importantes, il est indispensable de développer le fret par le rail, afin de désengorger les voies, et notamment l'autoroute.*
- => *Pourquoi les livraisons se font-elles à n'importe quelle heure et toujours en double*
- => *Faire des vraies pistes cyclables*
- => *La limitation de vitesse et la limitation du transit de poids lourds dans les villes*
- => *Contrôle des excès de vitesse, notamment pour les motards, qui génèrent un surcroît de pollution atmosphérique et sonore.*
- => *Concernant le réseau TER pour la ligne Cannes-Grasse. Il faut favoriser la continuité du service de transport multimodal, augmenter les cadences, et les parcours de bus au départ de la gare de Grasse.*

La DREAL apporte ci-dessous une réponse à la page 4/4 de son mémoire en réponse

Réponse de la CE

Les problèmes signalés d'incivilité n'entrent pas dans le cadre de la présente enquête.
Le volet « transport terrestre du PPA » ambitionne de réduire l'impact des livraisons : une étude est lancée sur :

- la réglementation de l'utilisation des aires de livraisons,
 - leur optimisation,
 - des mesures concernant le dernier kilomètre, destinées à désengorger les centres-villes.
- (Le PPA répond à la demande).

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'alimentation électriques et de GNV dans les Métropoles de Nice et Cannes.

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

Un oubli : les véhicules à deux roues motorisées ne font pas suffisamment l'objet de contrôle de pollution, or, certains polluent beaucoup.

La CE , conseille la mise en œuvre d'un contrôle technique de ces engins .

IV- TRANSPORT MARITIME -

Les intervenants :

Obs N° 93 Magali PERRIN (28/10/21)

Obs N°71 Association ASDEFMAR / GADSECA – (24/10/2021)

Les Points évoqués sont pour l'essentiel :

=> *Les trajets quotidiens des différentes navettes sont à l'origine d'une pollution atmosphérique et sonore.*

• *Il faudrait passer les navettes à l'électrique.*

=> *Les herbiers de posidonie, en plus d'être essentiels à la vie marine, sont également des pièges de carbone importants (CO2 et CO). A ce titre, il est indispensable de les protéger, et de FAIRE APPLIQUER cette protection. Or les mouillages des plaisanciers (souvent peu voire pas informés) font des ravages!*

=> *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.*

Réponse de la CE

- Le bénéfice du passage à l'énergie électrique des navires n'est plus sujet à caution : une étude réalisée par AtmoSud sur le Port de Nice, et détaillée plus haut dans le document, l'a bien mis en évidence.

2- La multiplication des corps morts est une proposition pertinente, mais ils sont la plupart du temps réalisés en plastique.

Or, les PCB, (PolyChloroBiphényles), produits finaux de dégradation des plastiques, sont encore plus délétères pour le milieu marin et la Posidonie que les plaisanciers...

Les PCB sont d'ailleurs classés parmi les Polluants Organiques Persistants « POPs » par le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE).

Ils sont inscrits sur la liste des POPs retenue par le protocole d'Aarhus (24/06/1998) et par la convention de Stockholm du 22 mai 2001, en ce qui concerne l'élimination des POPs.

L'idéal consisterait à les réaliser en bois, *non enduit de produits molluscides de protection, tels les composés organostanniques* : les dérivés tri-alkylés et plus particulièrement ceux du tributylétain (TBE) ont été largement utilisés à partir des années 60 comme molluscides, agents antisalissures des peintures (coques de bateaux, appontements, bouées, casiers, etc.), enduits de protection du bois, etc.

Ils sont très toxiques au plan environnemental et sanitaire.

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.

V - ENVIRONNEMENT -

Obs N° 50 Monique PETRUS - 12/10/21
Obs N°57 Pascale VAILLANT - 16/10/21
N° 69- ANONYME –
Obs N° 89 -Magali CONESA (27/10/21)
Obs N° 97- Christophe DUBLY GADSECA (28/10/21)

Les Points évoqués sont pour l'essentiel :

- => *Refusons la climatisation qui augmente la température de l'air .*
- => *Il y a encore beaucoup trop de brûlage des déchets verts et peu de réaction pour les*
- => *interdire.*
- => *Améliorer l'empreinte environnementale du bâti et réduire l'impact du chauffage.*
- => *Un maillage plus important des stations de surveillance des polluants ;*
- *La densification du territoire doit être limitée et accompagnée de mesures de réduction de sources de pollution.*
- *Reboiser les villes, végétaliser obligatoirement les lieux recevant des publics sensibles, les écoles, les établissements de santé ou les terrains de sport.*
- *Stop à l'artificialisation des sols.*
- *Récupération et transformation des logements inoccupés en ville pour les jeunes salariés au lieu de construire plus loin.*
- *Taxer les résidences secondaires souvent vides qui utilisent du sol et obligent à toujours construire plus loin des lieux de travail.*

Réponse de la commission d'enquête

Les 51 actions présentées dans ce Plan de Protection de l' Atmosphère ont toutes, leur utilité pour la réduction de la pollution par le CO².

Le thème **Biomasse et Agriculture** veut favoriser le compostage et la valorisation des déchets verts.

Concernant les déchets verts (Source service public.fr)

Les *déchets verts* font partie des *biodéchets*.

Il est interdit :

de les brûler à l'air libre

de les brûler avec un incinérateur de jardin. Par ailleurs, vendre ou prêter un incinérateur de jardin est interdit.

Toutefois, des dérogations peuvent exister dans certaines communes s'il n'y a pas de déchetterie ou de collecte sélective des déchets verts.

Ou s'il y a une obligation de débroussaillage

ou si un *plan de prévention des risques incendie de forêt (PPRif)* s'applique.

Pourquoi cette interdiction ?

Brûler des *déchets verts*, surtout s'ils sont humides, dégage des substances toxiques pour les êtres humains et l'environnement (des particules fines notamment) . Par exemple, brûler 50 kg de végétaux à l'air libre émet autant de particules fines que rouler pendant 14 000 km avec une voiture à essence neuve.

Il faut également tenir compte des possibles troubles de voisinage (odeurs ou fumées) et des risques d'incendie.

En cas de non-respect de l'interdiction

Il est possible d'alerter les services d'hygiène de la mairie en cas de non-respect de l'interdiction de brûler les *déchets verts* chez soi.

La personne qui brûle des *déchets verts* à l'air libre peut être punie d'une amende de 450 € maximum. Si ses voisins sont incommodés par les odeurs, ils peuvent par ailleurs engager votre responsabilité pour nuisances olfactives.

Concernant la climatisation :

Les fabricants sont aujourd'hui soucieux de l'environnement et participent à la réduction des déchets et de l'impact environnemental des climatiseurs, grâce à de nouveaux gaz réfrigérants :

Concernant :

=>Un maillage plus important des stations de surveillance des polluants ;

Rappel du contenu du PPA 06 Les stations de mesures sont déployées par AtmoSud dans le cadre de campagnes de surveillance fixes ou temporaires.

L'Union Européenne définit un nombre minimal de stations pour répondre à l'obligation de surveillance (stations « UE »).

Les autres stations sont utilisées dans un but d'amélioration des connaissances des enjeux locaux et notamment pour améliorer la représentativité des modèles de dispersion atmosphérique.

Ces stations sont classées par typologie (urbaine, périurbaine ou rurale) et par influence environnementale (fond, trafic, industrielle).

Concernant l'artificialisation des sols :

- La limitation de l'artificialisation des sols fait désormais partie intégrante des PLU et tous les projets d'aménagement des territoires.

- La récupération, l'aménagement et/ou la taxation des logements vides dépassent le cadre de la précédente enquête.

De plus, depuis l'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du citoyen du 26 août 1789, l'ancrage constitutionnel du droit de propriété est assuré.

Ce droit de propriété est garanti par :

- l'article 1er du Premier Protocole de la Convention Européenne des droits de l'homme, selon lequel « Chacun a le droit au respect de ses biens ».

- la Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne du 7 décembre 2000, qui y voit un « Droit fondamental de l'Union Européenne ».

- l'article 544 du Code civil, lequel ne définit pas le droit de propriété, mais décrit la situation idéale du propriétaire disposant de la totalité des prérogatives sur un bien, « Le droit de jouir et de disposer de la manière la plus absolue ».

Pour ces motifs, et hors mesures incitatives vis-à-vis d'éventuels propriétaires concernés, la commission d'enquête ne considère pas ces propositions comme pertinentes.

Concernant :

=>Améliorer l'empreinte environnementale du bâti et réduire l'impact du chauffage.

Le PPA 06 prévoit en sa fiche Air n° 18 et notamment en sa fiche Action 46 :

Favoriser les dispositifs de chauffage plus performants et moins polluants.

L'amélioration du bâti (ACTIONS 43, 44, 45, 46) est une autre condition essentielle pour une forte réduction de la production de CO².

Dans le dossier d'enquête, 3 programmes d'actions sont présentés.

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 : **2,1ME**).

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.



Observations

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



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.

- Remarques/Recommandations/Réserves –

- Réponses apportées par le MO aux recommandations de l'ACNUSA -

- CHALLENGE AIR N°4 –

=> Action 6 : « Électrification des passerelles ».

- Réalisé depuis 2013
- L'arrêté ministériel règlementant les APU sera révisé afin de réduire leur utilisation au minimum.
- Prévoir les moyens mobiles à la fourniture d'air chaud ou froid pour éviter le recours aux APU.

Seule l'aire de mise en route du parking KILO est équipée de tels moyens. Il n'est pas prévu de développer les équipements fixes liés à la fourniture d'air chaud ou froid sur les autres postes avion (lourdeur de l'investissement). Cependant, le déploiement de prises d'alimentation électriques d'ici 2026 permettra aux compagnies d'assistance aéroportuaire d'investir en moyens mobiles non thermiques.

=> Action 8 « Développement de l'utilisation des GPU à Cannes ».

- Avis très favorable.
- Mise 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 installations de recharge électrique.

- Une étude d'électrification du tarmac est prévue pour évaluer la faisabilité technique et financière de ces installations. Un GPU électrique est déjà utilisé sur les postes avions devant l'aérogare, et un suivi des temps d'utilisation est en place.

- « Aéroports de la Côte-d'Azur » s'engage à participer au financement du premier avion électrique sur une durée de 3 ans et à fournir la prise de recharge adéquate.

- CHALLENGE AIR N°5 -

« Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité aérienne ».

=> 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.

Le niveau 4+ de l'Airport Carbon est visé pour les 3 plateformes gérées par « aéroports de la Côte d'Azur » (Nice/Cannes/Mandelieu/Golfe de Saint-Tropez), dès août 2021.

- CHALLENGE AIR N°6 -

« Améliorer la connaissance »

=> 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.

Ce projet n'a malheureusement pas pu aboutir compte-tenu de la position exprimée par les compagnies aériennes en commission consultative.

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.

4/ Avis de l'Autorité environnementale.

- SYNTHÈSE DE L'AVIS DE L'Ae -

ANALYSE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PPA	REMARQUES ET DEMANDES DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
<p><i>Tableau 3 => estimation de la population affectée par la pollution/département :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne concerne que les valeurs moyennes annuelles ; - Seules les pointes de pollution d'ozone sont évoquées dans le dossier. - Une population significative restera exposée à des dépassements des lignes directrices de l'OMS pour les PM10 et PM2,5 	<p>=> <i>Rappeler le positionnement des stations ; justifier que la combinaison des résultats des mesures et de la modélisation permet de consolider une analyse fiable de l'évolution de la qualité de l'air sur l'ensemble du périmètre du PPA.</i></p> <p>=> Compléter l'EE par une analyse des pointes de pollution pour tous les autres polluants que l'ozone, dans l'état initial puis en 2025.</p>
<p>La révision du PPA a été décidée par le préfet le 17 janvier 2019. Le dossier de consultation est disponible en ligne.</p>	<p>=> Aucun élément ne précise quand aura lieu formellement la consultation du public, ni sous quelle forme : enquête publique ou participation du public par voie électronique.</p>
<p>=> L'Évaluation environnementale est focalisée sur le niveau départemental.</p> <p>=> Le territoire du PPA jouxtant l'Italie, conserver une logique de bande littorale du massif de l'Estérel à la Ligurie, pour les milieux naturels, la qualité de l'air et de la santé.</p>	<p>=> L'évaluation devrait être conduite sur un périmètre élargi.</p> <p>=> Présenter la problématique des PA sur un périmètre suffisant pour tenir compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'ensemble des émissions qui affectent la qualité de l'air du département, - des territoires affectés par la PA émise sur le périmètre

	du PPA.
<p>=> <i>Le dossier conclut, sans le démontrer, que la baisse de la production locale d'O3 est probablement compensée par l'augmentation du niveau de fond en ozone au niveau continental/planétaire.</i></p> <p>=> Pas d'informations en matière de changement climatique dans les A-M.</p>	<p>=> Le NO2 des agglomérations, transporté par le vent vers les forêts, peut y rencontrer des COV émis par les arbres, <i>ce qui favorise la synthèse d'O3 en dehors des villes.</i></p> <p>=> En ville le NO réagit avec l'O3 pour reformer du NO2, ce qui rend la production d'O3 auto limitante, ce qui n'est pas le cas en zone rurale.</p>

<p>=> OZONE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présent de façon relativement homogène ; - seul polluant dont les concentrations augmentent légèrement depuis une dizaine d'années, malgré la baisse régulière des émissions des précurseurs. - 400 000 habitants dans les A-M en 2018 concernés par le dépassement de la Valeur Cible de concentration. <p>=> NO2 : 40 000 personnes exposées à un dépassement de la VL annuelle en 2019, (122 000 en 2010).</p> <p>=> PM10 : l'exposition aux particules au-delà de la Valeur Limite concerne dorénavant moins de 500 personnes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 255 000 personnes restent exposées au-delà de la VR par l'OMS, (risque de cancer de 1/100 000). 	<p>=> <i>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'O3 > au seuil réglementaire, (cf.fig.6).</i></p>
<p>Le département des A-M. présente une grande variété de milieux naturels</p> <p>=> enjeu au regard de la pollution par l'O3 et les retombées acides important, (arrière-pays+++).</p> <p>=> risques naturels omniprésents.</p> <p>=> feux de forêt et brûlage de la biomasse liée aux OLD, peuvent contribuer à la PA.</p>	<p>Un accroissement du risque d'incendie de forêt est également prévisible dans le contexte du changement climatique.</p>

- ANALYSE DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION -

<p>=> Justification des choix non détaillée dans l'EE.</p> <p>=> Aucune solution de substitution n'est examinée bien que le PPA ne résolve que partiellement les problèmes de qualité de l'air dans les A-M, (dépassements de la VL en NOx).</p>	<p>=> <i>Compléter le chapitre sur les choix</i> en explicitant, le cas échéant, les options alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes, et les raisons de leur abandon.</p>
<p>=> Le PPA ne permet pas d'atteindre les VG de l'OMS pour les particules PM10 et PM2,5 pour toute la population.</p> <p>=> Le risque de maladies, respiratoire, CV, de cancer et de DC prématurés reste significatif sur le territoire du PPA.</p>	<p>=> <i>Les A-M. sont particulièrement exposées à une pollution chronique à l'O3</i> pendant un nombre de jours importants dans l'année, même si le niveau de 180 µg/Nm³ tend à ne plus être dépassé.</p> <p>=> <i>L'évaluation des concentrations d'O3 dans</i></p>

<p>=> L'évaluation est sommaire (ne porte que sur les PM et le NO2, alors que bien d'autres polluants sont présents impactent le fardeau sanitaire de la qualité de l'air.</p> <p>=> L'EE ne quantifie pas le lien entre les émissions de précurseurs, les conditions météorologiques et la formation d'O3.</p>	<p><i>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).</i></p> <p>=> <i>Compléter l'EE par une modélisation de l'évolution des concentrations d'O3, et prendre le cas échéant des mesures ERC.</i></p> <p>=> Compléter l'EE par une évaluation des incidences sur les écosystèmes, (sites Natura 2000 +++).</p>
<p>=> L'EE ne propose pas formellement d'évaluation quantitative des risques sanitaires. L'étude EQIS réalisée en 2016 est citée. Elle indique que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - si le niveau de PM2.5 d'origine humaine était ramené au niveau des VG de l'OMS, 3 % des DC pourraient être évités, - si le niveau de 15 µg/m³ était atteint, 0,6 % des DC seraient évités. <p>=> L'EE conclut que le PPA pourrait permettre d'éviter entre 45 et 260 DC annuels.</p> <p>=> La modélisation des concentrations territorialisées de PM10, PM2,5 et NO2 au regard des populations concernées devrait permettre d'affiner l'évaluation des risques sanitaires.</p> <p>=> Seul un nombre limité de cartes est fourni.</p> <p>=> L'analyse des incidences des mesures du PPA est essentiellement qualitative.</p> <p>=> L'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est traitée très rapidement en indiquant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que les emprises des futures infrastructures sont inconnues, - que l'analyse des effets de la PA sur les écosystèmes nécessiterait une étude éco-toxicologique. 	<p>=> Reprendre dans l'EE des extraits des cartes de l'étude AtmoSud <i>localisant précisément</i> les secteurs où la population est exposée à des valeurs supérieures aux Valeurs Guides de l'OMS.</p> <p>=> Compléter l'EE du PPA par <i>une évaluation territorialisée des risques pour la santé des habitants</i>, au moins sur les territoires les plus soumis à pollution de l'air.</p> <p>=> <i>Ce calcul n'est pas détaillé.</i></p> <p>=> <i>Il est nécessaire d'apprécier le taux de DC évités et l'espérance de vie à une maille plus fine.</i></p> <p>=> <i>Un zoom sur les secteurs les plus exposés permettrait d'informer plus complètement le public et d'ajuster les mesures afin d'éviter ou de réduire les incidences les plus importantes localement.</i></p> <p>=> <i>Le nombre de projets réalisables dans le délai du PPA est relativement limité.</i></p> <p>=> Leur emprise sur les sites Natura 2000 est probablement connue.</p> <p>=> Il ne paraît pas impossible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de modéliser les concentrations de NOx et d'O3, - de calculer les valeurs d'AOT40, et d'en déduire les impacts attendus sur les écosystèmes.
<p>=> L'EE considère que le PPA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - n'a que des effets positifs, sauf un effet négatif éventuel sur la consommation de terres agricoles pour de nouvelles infrastructures de transport alternatifs aux véhicules légers, - ne propose pas de mesure de la séquence ERC. 	<p>=> L'EE considère :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que cette conclusion est formellement juste, - <i>mais que l'amélioration attendue reste faible.</i>

- EFFICIENCE DU PPA AU REGARD DES ENJEUX ENIRONNEMENTAUX -	
<p>Trois instances ont été réunies pour élaborer le PPA => un comité régional de coordination piloté par la Dreal, (services de l'État de niveau régional et les préfets de département) ; => un comité de pilotage départemental (présidé par la préfecture, = collectivités locales + associations diverses ; un comité des financeurs a été également réuni.</p>	<p>=> Des ateliers thématiques pilotés par la Dreal ont permis d'explorer les solutions techniques et partenariales par secteur. => L'Ae observe que <i>la question de la biodiversité et des espaces naturels semble n'avoir été abordée par aucun atelier.</i></p>
- ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES -	
<p>PREPA. => prévu par l'article L. 222-9 du CE ; => le PPA traite des mêmes thèmes que ce plan et doit le prendre en compte. Les objectifs du Prépa pour 2024 sont dépassés par le PPA.</p>	<p>=> <i>Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour atteindre les objectifs pour 2029 pour les PM2.5 et les SO2.</i></p>
<p>SRADDET. => Objectifs en matière de qualité de l'air plus ambitieux que ceux du PPA. => l'EE indique : « ...les mesures mises en place dans le cadre du PPA permettront de réduire considérablement les émissions de PA... ».</p>	<p>=> <i>L'Ae recommande de renforcer les mesures du PPA afin que les réductions d'émissions soient au moins égales aux objectifs du SradDET dans les Alpes-Maritimes.</i> => <i>L'Ae ne souscrit pas à cette analyse et souligne que la contribution du PPA à la réduction de la pollution reste limitée comme en témoigne le tableau 2.</i></p>
<p>PNSE : Il est prévu par l'article L. 1311-6 du code de la santé publique. Le plan régional (PRSE) qui le décline localement sont convergents avec le PPA sur l'action 53 (permettra d'expérimenter des études d'impact sur la santé à l'échelle de quelques quartiers).</p>	
<p>=> Le plan régional de l'agriculture durable, prévu par l'article L. 111-2-1 du code rural et de la pêche maritime. => Le schéma régional biomasse, concerné par les actions 36 à 39 du PPA, (visent à éviter le brûlage des déchets verts et la valorisation matière de la biomasse).</p>	<p>=> N'est pas encore disponible en PACA.</p>
- PRISE EN COMPTE DES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX -	

<p><i>Enjeu de qualité de l'air : Transport terrestre.</i> => fonde le PPA dont l'objectif principal est de ramener les concentrations en PA à un niveau < aux VL fixées par l'UE. => L'amélioration de 36 % des NOx, prévue pour 2025, est significative. => Le PPA permet une réduction de 20 %, % au scénario au fil de l'eau, (un des meilleurs taux de réduction du PPA même s'il est modeste).</p> <p>=> La part des émissions totales de NOx des transports passera de 67 % à 53 %. Réductions de pollutions attribuées : - aux PDU de quatre EPCI (MNCA, PG, SA, CPL) – moyens : transports en commun, covoiturage et modes actifs.</p> <p>=> AtmoSud a communiqué au rapporteur une étude évaluant les effets possibles de plusieurs types d'actions sur deux secteurs ciblés (Antibes et Cagnes-sur-Mer).</p>	<p>=> Une ZFE est annoncée sur Nice, son périmètre n'est pas encore connu.</p> <p>=> 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.</p> <p>=> L'A8 est la principale source des émissions routières et restera responsable, en dehors de l'hypercentre de Nice, de la grande majorité des dépassements des valeurs de référence de l'OMS au vu des graphiques présentés dans le dossier, Aucune action ne la concerne .</p> <p>=> les réductions d'émissions de tous les précurseurs d'O3 pourraient également contribuer à la baisse des concentrations de ce polluant.</p> <p>=> Pas d'évaluation autour de Nice, où pourtant l'A8 traverse l'agglomération.</p> <p>=> Informier et sensibiliser le public sur l'importance des impacts sanitaires de la circulation et de la vitesse automobile en centre-ville de Nice et sur l'autoroute A8.</p> <p>=> Préciser le périmètre et le contenu de la ZFE de la MNCA, en veillant à couvrir l'ensemble des secteurs susceptibles de dépasser les valeurs de référence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - VL pour les NOx (annuelle : 40 µg/m3). - Valeur Guide pour les particules. <p>=> Compléter le PPA par un ensemble d'actions de réduction des émissions liées à l'A8.</p> <p>=> Limiter la vitesse à 70 km/h tant que les dépassements de la VL en NOx persistent.</p>
<p><i>Enjeu de qualité de l'air : Résidentiel tertiaire.</i> => Premier émetteur pour les COV, du fait de et pour les PM2.5, => Deuxième pour les NOx, les PM10 et les SO2.</p>	<p>=> Les mesures du PPA ont un effet quasi nul, le plus souvent marginal par rapport au scénario au fil de l'eau du fait de l'utilisation de solvants.</p> <p>=> Ce niveau d'émissions = contribution importante aux risques sanitaires et à la formation d'O3, en synergie avec les NOx émis par les transports et l'industrie.</p>

	<p>=> Mettre en place des mesures d'incitation au remplacement d'appareils de combustion peu performants, et de d'informer et sur les liens entre les émissions domestiques et les risques sanitaires liés à la pollution à l'intérieur des locaux.</p>
<p><i>Enjeu de qualité de l'air : Industrie.</i> => Premier émetteur pour les SO2 => Deuxième pour les NOx et les COV. => Selon l'évaluation d'Atmosud, aucun effort n'est prévu pour ces polluants. => <i>Le secteur industriel restera un des principaux responsables des émissions de précurseurs d'ozone.</i></p>	<p>=> La concentration d'ozone ne devrait pas décroître dans les AM, avec les conséquences qui en découlent, sanitaires et juridiques notamment. => <i>Renforcer les mesures de réduction des émissions de NOx et de COV de l'industrie</i> en visant au plus vite les objectifs de qualité en termes de pollution par l'ozone.</p>
<p><i>Enjeu de qualité de l'air : Transport maritime.</i> => Contribution du secteur à la PA de second ordre à l'échelle du périmètre du PPA. => Effets locaux détectables et perceptibles par les populations à proximité des ports. => Installations situées près des hypercentres qui concentrent les nuisances du transport routier, du secteur résidentiel et du tertiaire. => Principale mesure du PPA : mise en place d'un avitaillement électrique des navires à quai pour 90 % des escales. Ses effets sont notables pour les NOx, (environ 145 tonnes) et permettent une diminution des émissions des autres polluants par rapport au scénario au fil de l'eau.</p>	<p>=> <i>Le dossier ne fournit aucune évaluation du nombre de personnes concernées par des dépassements de normes de qualité de l'air dans les quartiers qui jouxtent les ports.</i> => Une étude sur les effets locaux de cette PA a été transmise au rapporteur ; <i>ces principaux résultats devraient être présentés dans l'EE.</i> => L'Ae recommande : - de compléter le dossier par une modélisation de la PA et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Nice et de Cannes proches des bassins des ports ; - d'identifier la contribution des navires.</p>
<p><i>Enjeu de qualité de l'air : Agriculture.</i> => Contribue pour moins de 1% des émissions des PA à l'exception du NH3, (deuxième émetteur avec 18 % - derrière l'industrie). => La limitation du brûlage et la valorisation des déchets verts, ont un effet sur les émissions de PM, (baisse de 7 tonnes de chaque type de particules, soit environ 5 % par rapport au scénario au fil de l'eau).</p>	<p>=> <i>Aucune réduction des émissions n'est prévue ;</i> => <i>Le scénario au fil de l'eau prévoit une augmentation des émissions de COV.</i> => Une exploration des questions de transfert de pesticides en milieu aérien permettrait une complète information du public.</p>

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE CONCERNANT LES REMARQUES DE L'Ae

1/ Concernant 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).

« *Un PPA positif tant sur les émissions que sur l'exposition des populations* ».

(Évaluation environnementale, page 22).

« *La région PACA est principalement concernée par des pollutions...à l'ozone* ».

(Évaluation 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'O₃ > au seuil réglementaire* ». (Autorité Environnementale).

Or, seules les populations exposées aux PM et au NO₂ ont été quantifiées.

« *...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 bénéfices sanitaires sont supérieurs. Il a donc été décidé collectivement de ne pas mener ce travail de modélisation* ». (Mémoire en réponse à l'Ae).

1- La CE constate qu'aucune étude scientifique comparative n'a été produite

Aucune étude n'a été portée à la connaissance de la CE afin de connaître la part –au niveau de la morbidité / mortalité cardio respiratoire- de ce qui relève strictement de la pollution atmosphérique, et de ce qui relève de l'intoxication tabagique.

2- De plus, 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).

Une étude réalisée sur le péri-phérique toulousain en 2006. (Etude ORAMIP), indique que :

- l'ozone est le principal tueur lors des vagues de chaleur à Toulouse ;
- lors de la vague de chaleur de 2003, le risque de mortalité a augmenté de 18% ;
- la part de l'ozone dans la mortalité a été de 85%, contre 7% à Paris.

(Sylvie Cassadou, Toulouse INVS).

- en dehors d'une vague de chaleur sur Toulouse, ***toute augmentation du taux d'ozone de 5 µg/m³ par rapport à la veille s'accompagne d'une augmentation des infarctus de 5%, y compris chez un sujet normal jusque-là.***

(Docteur Ruidavets, *Circulation* 2005 ; 111 (5) :563-569.

2/ Concernant le positionnement des stations et l'évaluation de la pollution en zone de trafic.

1- Une seule station dédiée, à Nice-promenade des Anglais.

(Evaluation environnementale, page 130).

A 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.

- Cette voie de circulation ne semble pas représentative de la majeure partie des rues de nos villes, qui serpentent entre des immeubles. « *La physique du tissu urbain dense favorise néanmoins le phénomène de « rue canyon » qui engendre une accumulation des polluants automobiles.* (Évaluation environnementale, p. 71).

Pour cette seule raison, et afin de mesurer le niveau de pollution représentatif de ces artères, le choix d'installer une station sur l'une de ces voies eût été pertinent.

- 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 à partir de ces données que peut se faire la validation d'un scénario prospectif, car, *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.*

2- La législation actuelle ne l'imposant pas, les 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% des aérosols. (Ramgolam et all., 2009 ; Val et all., 2011).

- Les PM 2,5 en proximité sur Nice, en fond et proximité en zone urbaine ne sont pas évalués.

Or, ces deux polluants réunis représentent 70% de la pollution particulaire en zone de trafic, et 62% en fond urbain.

- comment apprécier l'efficacité éventuelle des mesures de réduction prises ?

- Le Benzo(a)Pyrène n'est pas mesuré en proximité ni en zone urbaine.

- Les métaux lourds ne sont mesurés qu'à Nice et en fond urbain seulement ; or on sait que les taux de polluants sont au maximum près des sources d'émission, à savoir en zone de trafic. *Quid de l'exposition de la population aux métaux lourds ?*

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.

4- 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 ?

5- Comme l'indique une enquête de 2009, la voiture représente 59% des déplacements autochtones.

De plus, la population touristique est une composante importante à prendre en compte, car près des 2/3 des touristes utilisent la voiture.

Dans son projet pour les années à venir, le seul PLU métropolitain prévoit une augmentation à venir de la population (de l'ordre de 50.000).

Ces données ont-elles été prises en compte dans l'estimation des réductions de polluants sur le territoire ?

3/ Concernant l'A8.

« L'A8 est la principale source des émissions routières et restera responsable, en dehors de l'hyper-centre de Nice, de la grande majorité des dépassements des valeurs de référence de l'OMS au vu des graphiques présentés dans le dossier. L'absence d'actions la concernant est flagrante ».

« Pas d'évaluation autour de Nice, où pourtant l'A8 traverse l'agglomération ».

Autorité Environnementale.

La commission d'enquête non experte en la matière, relate ci-dessous des lectures scientifiques :

Des études à grande échelle ont été réalisées entre 1986 et 2006, sur des cohortes de personnes résidant entre 50 à 100m d'autoroutes et de voies à grandes circulations.

Elles ont été détaillées au niveau du « Thème A8 et zones de trafic ».

Elles comprennent un volet adulte et un volet enfant.

Ces études réalisées dans divers pays, (Angleterre, Hollande, Etats-Unis, France), comprennent des cohortes de personnes très impressionnantes : jusqu'à 5228 sujets pour les adultes, et 3677 pour les enfants.

Concernant les populations adultes, il y a, dans ces zones :

=> Une augmentation :

- de 85% du risque ischémique- de 233% chez les hommes- de 272% chez les non-fumeurs (Traffic and the heart Bert Brunekreef ; 2006)

- de 85% du risque de maladie coronarienne, après ajustement des autres facteurs de risque ; de 133% chez les hommes. (Europ Heart J 200 ; 27 :2696-2702).

=> La mortalité par accident vasculaire cérébral :

- est multipliée par 7 chez les hommes à 200m de l'autoroute ;

- est multipliée par 3 entre 200 et 500 m d'une avenue principale, comparée à 1000 m. (Stroke 2003 vol. 34 ; 27 :2776-2780).

=> Concernant la proximité du trafic et l'anticipation de mortalité, le délai moyen d'anticipation des taux de mortalité est :- de 2,5 ans - de 3,1 an en présence de cardiopathie ischémique, - de 3,4 ans en présence de pathologie pulmonaire.- de 4,4 ans en cas de diabète.

Concernant les enfants.

=> Les crises, bronchospasmes, utilisation de dilatateurs bronchiques, sont augmentés :
- de 89% pour une résidence fermée située à 150m d'une autoroute,
- de 122% pour une résidence ouverte.(Epidemiology 2005 ; 16 : 737-743).

=> L'exposition aux grandes routes et à la pollution atmosphérique ont toutes deux des effets négatifs (et indépendants de la qualité de l'air régionale) sur la fonction respiratoire.

=> Les jeunes entre 10 et 18 ans qui vivent dans des endroits où l'air est pollué encourent un risque 5 fois supérieur de fonction pulmonaire basse, correspondant à moins de 80% de la fonction normale pour l'âge.

Cet effet est irréversible.(The Lancet Janvier 2007 ; 369 :571-577).

=> Augmentation de 20 à 30% d'asthme, d'infections ORL, de gripes, chez les enfants vivant à proximité des voies à fort trafic,

=> Hypersensibilité aux allergènes alimentaires,

=> Effet délétère dès la vie intra-utérine.

(European Respiratory Journal 2007 ; 29 :879-888).

=> Enfin, les cancers de l'enfant sont liés au degré de la pollution atmosphérique environnante induite notamment par les véhicules diesel.

(Journal of Epidemiology and community Health, 2005).

Le projet PPA 06 comporte la création d'une voie circulaire pour les cars sur l'A8, sans être toutefois en mesure de préciser l'impact de cette mesure sur une pollution atmosphérique qui n'est pas évaluée.

En réponse à l'Ae, qui demande de « **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** ».

Le MO indique que « La réalisation d'une telle évaluation semble dépasser largement le cadre d'un PPA ».

Or, il est écrit, dans les attendus réglementaires d'un PPA, évaluation environnementale, page 7 : « Les PPA ont pour objet ...de réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique et de réduire l'exposition de la population. »

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, de valider l'estimation 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.

4/ Remarque spécifique sur l'ammoniac, polluant sur lequel le PPA des AM a peu d'impact.

(Evaluation environnementale, page 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, (NH₃), 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 NH₃ 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.

Le projet PLUm OIN Plaine du Var en cours de réalisation a-t-il été pris en compte ?

Ce projet comporte :

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

=> des zones dédiées à l'agriculture tout au long, (engrais azotés, épandages de produits phytosanitaires, NH₃, etc...)

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

Synthèse sur la pollution, la santé et les voies à grand trafic.

Les particules et le NO₂ provenant des moteurs diesel et surtout des poids lourds sont les principaux tueurs par atteinte cardio-vasculaire et pulmonaire.

Il faut donc éloigner le transit poids lourd des zones urbanisées par des contournements systématiques des agglomérations > à 20 000 habitants.

Les pics de pollution n'expliquent que 10% de la mortalité.

Il est donc prioritaire de baisser les taux moyens annuels des particules et des NOx en diminuant la circulation locale motorisée.

La proximité d'une voie rapide augmente de plus de 40% la mortalité, y compris à l'intérieur des habitations. Il faut donc refuser toute transformation de rocade en zone urbaine ou de boulevard urbain en autoroute.

L'ozone peut être le principal tueur en cas de chaleur : il est prioritaire de faire baisser les précurseurs de l'ozone, NOx et COV, en diminuant la circulation locorégionale.

SYNTHESE ET ANALYSE DES « Fiches-actions »

Les Plans de Protection de l'Atmosphère ont pour objet de ramener, dans le délai le plus court possible, la concentration en polluants de l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.

Le nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes doit permettre d'atteindre en 2025, zéro habitant exposé à des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Il a pour ambition de se rapprocher des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Pour arriver à cet objectif ambitieux, Le Plan de Protection de l'Air des Alpes-Maritimes rassemble 51 « Fiches-actions » qui ont un objectif : Réduire, le plus fortement possible, **la COMBUSTION DES HYDROCARBURES** et de la remplacer par l'utilisation de l'énergie électrique (à condition que cette énergie électrique soit décarbonée). Ainsi, toute une gamme de moyens financiers, techniques, juridiques et humains est présente dans ces Fiches-actions.

C'est donc un changement complet de nos modes de transports, aériens, maritimes, routiers, de chauffage, de la production industrielle, du traitement des déchets verts, d'aménagement de nos territoires qui se met en place. Pour réussir ce projet, il est nécessaire que les partenaires sur la qualité de l'air et le public se mobilisent.

Ces forts changements nécessitent de très lourds **investissements financiers et humains** des collectivités territoriales, de l'Etat mais aussi des services privés, contraints par des textes de loi.

Il y a, de plus, la conviction générale de « **PURGENCE CLIMATIQUE** » pour nous même et aussi pour les générations futures.

Le document, ci-après, présente :

Une synthèse des 51 ACTIONS en onze pages (146 pages dans le dossier) qui a pour but de présenter, en tableau, l'ensemble des projets pour 2025 et ainsi avoir une vue d'ensemble du dossier.

Une réflexion sur l'efficacité des différents thèmes : Maritime, Aérien, Transport Terrestre, Industrie, Biomasse-Agriculture, Résidentiel-Aménagement, Mobilisation des partenaires et citoyens, **pour améliorer la qualité de l'air**.

SIGLES UTILISES :

AOM (Autorités Organisatrices de Mobilités), **CAPG** (Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse), **CAPP** (communauté des communes des Pays du Paillon), **CACPL** (Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins), **CARF** (Comité d'Agglomération de la Riviera Française), **CASA** (Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis), **DGAC** (Direction Générale de l'Aviation Civile) **MNCA** (Métropole Nice Côte d'Azur), **UNEP** (Union Nationale des Entreprises du Paysage), **PAC** (Pompes à Chaleur).

1 - SYNTHÈSE DES FICHES ACTIONS

	MARITIME		
Fiche Action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
	REDUIRE LES EMISSIONS A QUAI		
1	Réduire les émissions de soufre, d'oxyde d'azote et particules fines sur les navires à quai dans les ports de Marseille, Nice, et Toulon. Connexion électrique des navires en escale	Conseil Régional a prévu 30 M€ (branchement à quai des navires), MNCA finance l'étude	- Suppression en 2025 des émissions polluantes. Mesure attendue par les riverains
	REDUIRE LES EMISSIONS EN MER		
2	Communication / sensibilisation auprès des voyageurs pour qu'ils coupent le moteur de leur voiture en attendant leur embarquement	Non chiffré	But : Modifier les comportements des voyageurs par l'information donnée par les agents du Port
3	Utiliser du carburant à 0,1 % de teneur en soufre pour les navires passagers. 1000 € par escale pour les ferries.	Par escale, MNCA finance 650 € et 350 par Corsica Ferries	Mesure attendue par les riverains
4	Etude d'une liaison maritime entre Nice et Monaco	Etude non chiffrée	1200 personnes transportées / jour Peu de transfert par bateau pour réduire le volume routier.
5	Augmenter le nombre de contrôles des navires sur l'utilisation de carburants peu soufré	Non chiffré	Quel coût pour les contrôleurs supplémentaires ++ matériel de mesures

--	--	--	--

	AERIEN		
fiche-action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
6	Electrification des passerelles pour réduire le moteur auxiliaire de l'appareil	Non Chiffré	Nombre passerelles à électrifier ?
7	Optimiser la gestion des départs en limitant les temps de roulage moyen	Non Chiffré	Nombre d'opérateurs publics et privés
8	Développer les Groupes Auxiliaires de Puissance à Cannes électrique	Non Chiffré (Partenaires privés)	Mesure attendue par les riverains
9	Sensibilisation auprès des pilotes et des compagnies, des procédures de roulage économes en énergie après l'atterrissage.	Coût NUL Mesure attendue par les riverains	Formation des pilotes. Estimation de l'économie par les compagnies ?
10	Atténuer l'empreinte de l'activité aérienne : Partage d'expertises, échange de connaissance, bilan des résultats	Non chiffré Partenaires privées	Mesure attendue par les riverains
11	Identifier la part des émissions dues aux activités aéroportuaires et la part des émissions dues au trafic routier.	Non chiffré Mesure attendue par les riverains	Etablir Un diagnostic de qualité de l'air sur la plateforme et dans les villages autour

	TRANSPORT TERRESTRE		
fiche-action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
	REDUIRE LA POLLUTION DANS LES ZONES DENSEMENT PEUPLEES		
12	ZFem : Zone à faibles Emission mobilités : restreindre l'accès au véhicules les plus polluants	35 K€ Partenaires : Etat (DREAL), CEREMA, ATMOSU	Etudié en régie par MNC Participation d'AtmoSud du CEREMA
13	Mise en place de la circulation différenciée, mesures liées aux alertes de niveau 2	Coût faible , mais manque de recettes pour la collectivité	ETAT décide la mobilisation de personnes lors des périodes de pollution

14	Réduire l'impact des livraisons : étude lancée sur la réglementation de l'utilisation des aires de livraisons, leur optimisation, dernier kilomètre	MNCA - 54 K€ Étude, - 135 K€ (Aires de livraison partagées). - Grasse (stockage en centre-ville)	Grasse : stockage en centre-ville Non Chiffré
15	DENSIFIER ET AMELIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN		
15- 1	Développement du réseau Sillage sur le pays de Grasse : - 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	De 25 à 35 M€ Partenaires : CAPL, Europe, Etat, Conseil Départemental	
15-2	Augmenter la capacité et la robustesse du réseau ferroviaire TER Cannes - Vintimille	4,9 M€ Conseil Régional SNCF Travaux de fiabilité	Eviter les pannes répétées
15-3	Mise en œuvre du nouveau réseau de transport métropolitain niçois : -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	700 M€ Partenaires : Communes, Conseil Régional, Etat, Europe	La création de toutes ces lignes de Transport en Commun en cinq ans est une gageure. Mesure attendue par les riverains
15-4	Développement du Bus-Tram (20 bus) entre Antibes et Sophia Antipolis. (100 % biogaz). Prévision 10 millions de voyages par an.	130 M€ (Dont 85 M€ de travaux) Partenaires : Conseil Régional, Conseil	Mesure attendue par les riverains

		Départemental, Etat	
15-5	BHNS sur Mandelieu-Cannes- Le Cannet-Mougins : Pôle d'échange multimodaux des gares de Cannes et Mandelieu et de parking existant (Canardière) et en projet (Bastide Rouge, Tourradas, Tournamy)	40,62 M€ Partenaires : Communes situées sur le tracé, Conseil Régional, Conseil Départemental, Etat	Mesure attendue par les riverains

16	DEVELOPPER L'INTERMODALITE		
16-1	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	Coût à préciser Partenaires : Conseil Régional Les AOM des Alpes-Maritimes et Monaco	Mesure attendue par les riverains
16-2	Développer l'intermodalité vélo-train en généralisant l'offre de stationnement cycle et l'embarquement des vélos à bord des trains et tram	Non Chiffré Conseil Départemental	Parking pour vélos à réaliser. Prévoir espaces pour les vélos dans les trains Mesure Attendue
16-3	Développement d'un système d'information multimodale. Offrir aux usagers un système d'information interactif.	Non Chiffré	Mesure Attendue
17	Créer une voie dédiée aux cars sur l'A8	Coût non connu à ce jour	Mesure Attendue
18	Créer des pôles d'échanges multimodaux pour réduire la circulation grâce au report modal pour soulager la voie littorale : MNCA : une quinzaine de gares, le Grand Arénas, entrée de Carros et à Vence. CARF : Menton - CCPP : l'Escarène - CASA : Juan les Pins	MNCA : Saint Augustin : 21 M€ Carros : Etudes : 300 K€ Foncier + Travaux 2,7 M € CARF : Menton 21 M€ CASA : Juan les Pins 4,3 M€	Mesure Attendue Echéancier prévisionnel pour l'ensemble FIN 2023
19	Réaliser / Etendre les parcs relais : MNCA : Vauban + 110 places, Pont Michel +100 places, Les Bosquets + 240, Grand Arénas 700, Allianz Riviera 450, Port Lympia + 100, Magnan + 100	4000 € /place stationnement (hors coût foncier) Environ 3000 places soit 12,7 M€ (hors coût foncier)	Mesure Attendue Le programme de parc relais est ambitieux.

	<p>CASA : Anthéa, Croix Rouge, Azur Arena, Clausonnes +340 places CAPG : Mouans-Sartoux 240 places CACPL : Canardière + 85, Mougins Tournamy + 41, Bastide Rouge +304, Blériot +70 CARF : Menton + 370 places</p>		
20	Renforcer le covoiturage	18 000 € Pour la CAPG	Les nombreux parkings existants sont utilisés pour le covoiturage
21	Développer l'autopartage pour véhicules électriques	Fonds privés uniquement	
22	Mailler un itinéraire en escalateurs et ascenseurs publics	Non Chiffré	Coût élevé pour ces futures infrastructures
23	<p>Mettre en œuvre des Plans Vélo MNCA : 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 ; CASA : objectif 2025 : 135 km CAPG : objectif : location de 75 VAE, stationnement + 70 places CACPL : Conseil Départemental : 13,5 Km</p>	<p>MNCA : 500 K€ /an CASA : 4 M€ CAPG : 130 K€ 120 K€</p>	Mesure Attendue
24	<p>Renouveler les flottes des OTP : MNCA : 40 bus (vieillissant) CAPG : renouvellement de l'ordre de 30 % de sa flotte en 2025 CACPL : 8 véhicules électriques, CASA : a acquis 20 bus au GNV et 2 Electrique. Renouvellera son parc</p>	<p>MNCA : 18 M€ (60 bus) CACPL : 17,5 M€ (33 bus) ; 12 M€ (station de GNV)</p>	<p>Informations que m'a confirmé le Directeur Adjoint de la Mobilité Durable à la MNCA</p> <p>Mesure Attendue</p>
25	Prime de 3000 à 5000 € à la conversion des flottes des particuliers et des professionnels en un véhicule moins polluant.	Dispositif GNV Conseil Régional / ADEME / Grdf : Total : 2 M€	Mesure Attendue
26	Favoriser l'usage des véhicules plus propres via la mise en place de maillages de stations d'alimentation (élec + GNV)	- MNCA : prévision 2022 : 370 bornes, 200 K€, 2 stations GNV	<p>Déjà 194 points de recharge accessibles</p> <p>-ESCOTA : 4 bornes</p>

		CASA: 42 bornes 0,5 M€	
27	Accompagner les entreprises pour l'élaboration et la mise en œuvre des mesures de déplacements domicile-travail plus propres	Non Chiffré	Réduire les déplacements des salariés en voiture individuelle
28	Favoriser et soutenir la création d'espaces de coworking pour réduire les déplacements		Coût non fixé pour MNCA : 2 espaces CARF : 1 espace
29	Développer le travail à distance-télétravail, visioconférence. MNCA : 470 agents donc 1 200 000 Km économisés = 290 tonnes de CO2 économisées CAPL 25 % des agents en télétravail 1j/s CARF salle de réunion + matériel de visioconférence	Non Chiffré	Attendue Fourniture de PC portable
	INDUSTRIE		
fiche- action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
30	Lutter contre les fraudes à l'AD Blue pour réduire les émissions de polluants dans les transports routiers. Les contrôleurs de la DREAL dotés de mallettes de contrôle	Non Chiffré	Personnel et matériel de mesure à prévoir
31	Réduire la réduction des émissions industrielles des parfumeries : - Le texte sur le traitement des effluents gazeux dans l'industrie chimique paraîtra en 2021. Les industriels auront un an pour la mise en conformité. - des incinérateurs : Incinérateur de L'Ariane à Nice rénové en 2024 Incinérateur d'Antibes (à étudier)	Non Chiffré Non Chiffré	La modernisation des deux incinérateurs sera dispendieuse
32	Contrôler les émissions de PM 10 et de NOX des cimenteries : Cimenterie Lafarges : mise en place de filtre à manche pour respecter les seuils des émissions de poussières.	Dossier suivi par la DREAL	Mesures attendues par les riverains des cimenteries

	Cimenterie Vicat : installation SNCR, technologie de réduction non catalytique sélective pour réduire les émissions de NOX ; Carrière exploitée par la SEC à Saint André de la Roche		
33	Maîtriser les émissions des poussières des carrières avec un suivi des PM 10 (broyage, concassage et les stations de transit). Neuf carrières concernées	Dossier suivi par la DREAL	

	BIOMASSE – AGRICULTURE		
Fiche action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
34	Sensibiliser les particuliers sur le bon choix des végétaux, en fonction des usages attendus : Guide « Palettes végétales » en 2019 par la CASA	37,275 K€ (élaboration du guide) 7 K€ (tirages)	Aménagement du paysage. Eviter le brûlage
35	Favoriser les bonnes pratiques de valorisation de la matière organique, par des démarches innovantes. Optimiser la valorisation des déchets verts pour enrichir les sols	Non chiffré	Des réticences possibles liées à l'évolution des pratiques professionnelles
36	Valoriser la biomasse générée par les particuliers, par le broyage et le compostage pour : - réduire le brûlage - valoriser les déchets de jardinage - réduire les quantités de végétaux apportées dans les centres de recyclage.	MNCA : 22, 96 K€ en matériel 31,5 K€ € (opération) 205 K€ (broyage) CACPL : 50 K€ /An CCPP : 102 K€ pour composteurs	Mesures attendues (pas totalement)
37	Piloter la mise en réseau entre collectivités et agriculteurs	Non chiffré	En cours

	pour favoriser et rendre économiquement viable la valorisation de la biomasse.		
38	Favoriser les pratiques de compostage sur place, en bout de champ, des biodéchets verts des professionnels du paysage. Eviter la saturation des déchetteries et les risques de brûlage des déchets	3,5 K€ par unité de compostage, en bout de champ. Partenaires : CACPL, Conseil Départemental, UNEP, CMAR PACA	Des réticences possibles liées à l'évolution des pratiques professionnelles

	AMENAGER NOS TERRITOIRES		
fiche-action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
39	Expérimenter un dispositif de méthanisation, processus biologique à Valderoure pour produire une énergie renouvelable appelée le biogaz	5 à 7 M€ Partenaires : EPCI, Conseil Départemental, GERES, ADEME	Le biogaz peut être transformé en électricité ou en chauffage... Réticences locales ?
40	Réviser l'arrêté préfectoral relatif à l'emploi du feu dans le département	Réalisation de l'étude 25 K€ dont 20 pour la DREAL Partenaires : ADEME, SDIS, UNEP chambre d'Agriculture, Communes	Interdiction de brûlage renforcée par la loi du 10/02/ 2020
41	Renforcer, en lien avec la collectivité, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets, en limitant l'exposition des populations dans les zones les plus exposées	Non chiffré	Action Attendue mais pression foncière.
42	Adapter Nice et sa Métropole au changement climatique	1,6 M€ Végétalisation des cours d'écoles	Projet à Nice de Création d'un nouveau jardin à Saint Jean d'Angely
43	Créer une Plateforme Territoriale de Rénovation Energétique (PTRE) pour	MNCA : 800 K€ Montant des travaux générés :	Partenaires : CACPL, CASA, CAPG, Conseil

	accompagner les particuliers de réduire la consommation de leur logement	150 M€	Régional, DREAL, ADEME...
44	Agir sur le Bâti en faveur des énergies renouvelables	2,1 M€ du Conseil Départemental	Action Attendue - Eau chaude solaire
45	Participer au plan de rénovation énergétique : Toitures de panneaux photovoltaïques et ombrières sur les parkings du centre Administratif	31,5M€ du Conseil départemental (ANAH, ADEME)	Action Attendue
46	Favoriser les dispositifs de chauffage plus performant et moins polluants. Prime de l'ETAT «coup de pouce» de 4000 € aux ménages les plus modestes.	Grace à l'action « Coût de pouce » de l'Etat, déjà 1200 chaudières remplacées par PAC et chaudières (THPE)	Action Attendue

	MOBILISATION DES PARTENAIRES ET DES CITOYENS		
Fiche action	Libellé de l'action	Coût présumé de l'action	Observation
47	Animer localement les actions « qualité de l'air » en s'appuyant sur la charte régionale - Dispositif de pilotage et de suivi du PPA - Animation d'un réseau d'acteurs territoriaux mobilisés	2,1 K€ / AN (DREAL-PACA)	Très faible accompagnement financier pour le suivi complet des actions du PPA dans les Alpes-Maritimes
48	Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires pour quantifier la diminution de la pollution de l'air	Partenaires Collectivités territoriales Coût non chiffré	La création d'indicateurs pour évaluer les impacts sanitaires est une tâche complexe qui demande un accompagnement financier.
49	Surveiller et informer pour agir sur les territoires : déterminer le niveau d'exposition de la population la plus concernée. Préciser les degrés de pollution liées aux activités aux abords des ports et des aéroports et diffuser l'informations aux populations	Très attendue Coût non chiffré	
50	Diffuser la connaissance et sensibiliser le public à la qualité de l'air. Rendre les automobilistes acteurs de la qualité de l'air. Panneau d'affichage MIQASS et Totem	25 K€ Totems, affichage dynamique (Radar pédagogique rassemblant les	Combien de panneaux MIQASS et de TOTEM sont prévus pour une information précise pour le grand

		niveaux de polluants PM 10, NO2, 03.....)	public ?
51	Sensibiliser le public à la qualité de l'air et favoriser l'engagement des acteurs.	Coût non chiffré Faire mesurer la qualité de l'air par vélocipédistes	Jeunes Sentinelles de l'air formées avec la CAPG Quelles actions programmées par La MNCA, la CASA, la CARE, la CAPP, la CAPG ?

2 – EFFICACITE DES DIFFERENTS THEMES POUR AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR

Chaque fiche-action (51), vise à réduire les émissions de polluants atmosphériques sans les Alpes-Maritimes.

Les sept grands thèmes présentés dans le dossier recouvrent les nombreuses facettes de la lutte contre la pollution atmosphérique. C'est donc un programme très étoffé qui est présenté. **Sa réussite apportera un bienfait à toute la population du département.**

Nous proposons, ci-après, d'évaluer, pour chaque thème, leur rôle dans la réduction de la pollution atmosphérique de notre département.

Les TRANSPORTS TERRESTRES

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 AERIENS 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.

Le ferroviaire fonctionnant à l'énergie électrique ne produit pas de pollution. Il est amélioré pour recevoir encore plus de passagers et ainsi diminuer le trafic automobile (voir l'axe Cannes-Nice-Vintimille, Action 15-2)

Les Fiches-actions : 12, 13, 14

- Création d'une Zone à Faibles Emissions Mobilité (**35 000 €**) dans le centre-ville de Nice. Elle correspond à un territoire délimité au sein duquel l'accès aux véhicules les plus polluants est restreint. Elle repose sur la vignette Crit'air.
- Mettre en place la circulation différenciée dans le cadre du Plan d'Urgence Transports
- Réduire l'impact des livraisons.

Les Fiches-actions : 15-1, 15-2, 15-3, 15-4, 15-5

- Développer fortement l'offre des transports en commun, ce qui implique un engagement financier très élevé, de l'ordre de **900 millions d'Euros** pour de nombreux travaux d'infrastructure dans notre département ;
- Développement du réseau « Sillages » sur le pays de Grasse ;
- **Augmentation des capacités des TER sur la ligne Cannes-Nice-Vintimille la plus fréquentée, hors l'Ile de France. Taux d'occupation des trains de 85%. Augmenter la capacité et la robustesse du réseau (4,9 M€) pour éviter les pannes à répétition ;**
- Mise en œuvre du nouveau réseau de transport métropolitain niçois. Extension et création de lignes de tram, à Saint-Laurent du Var, Cagnes-sur-Mer, lignes créées de Bus à Haut Niveau de Service ;
- Développement du Bus-Tram entre Antibes et Sophia Antipolis ;
- Développement du Bus à Haut Niveau de Service Palm Express sur le corridor Mandelieu-Cannes-Mougins ;

Les Fiches-actions : 16-1, 16-2, 16-3

- Mise en œuvre du PASS multimodal à l'échelle des métropoles régionales ;
- Développer l'intermodalité vélo-train ;
- Développer / créer des pôles d'échange multimodaux ;

Les Fiches-actions 17, 18, 19

- Création d'une voie circulaire par les cars sur l'A8;
- Développer / créer des pôles d'échanges multimodaux ;
- Réaliser / étendre les parcs relais parcs, aires de covoiturage (**50 millions d'EUROS**).

Les Fiches-actions 20 et 21,

- Renforcer le covoiturage ;
- Développer l'autopartage pour les véhicules électriques.

Les Fiches-actions 22, 23, 24, 25, 26

- Mailler un itinéraire en escalateurs et ascenseurs publics ;
- Mettre en œuvre les Plans Vélos ;
- Renouveler les flottes des opérateurs publics en bus. (**50 millions d'Euros**) ;
- Aider à la conversion des flottes des particuliers et des professionnels ;
- Favoriser l'usage des véhicules plus propres via la mise en place de maillages de station d'alimentation électriques et GNV.

Les Fiches-actions 27, 28, 29, 30

- Elaboration et mise en œuvre de mesures de déplacement domicile-travail plus propres ;
- Favoriser et soutenir la création d'espaces de coworking ;
- Développer le travail à distance – télétravail - visioconférence pour les personnels des entreprises et des collectivités territoriales ;
- Contrôler les émissions de polluants dans les transports des poids lourds.

OBSERVATIONS :

Fiche-action 17 : Sur l'autoroute A8, circulent beaucoup de camions. Faut-il soustraire une voie pour les bus et ainsi créer un encombrement pour les camions ?

Fiche-action 24 : A coté d'un réseau de tram moderne et très fréquenté, un parc « vieillissant » d'une quarantaine de bus fonctionnant au fioul, sillonne la ville de Nice. Leur remplacement par des bus au gaz devient urgent, pour créer la Zone à Faible Emissions Mobilité.

Le TRANSPORT MARITIME

Pollution à quai au port et en mer

Réduire la pollution atmosphérique au port de Nice sera bénéfique pour le personnel du port, pour les voyageurs des ferries et les riverains à l'entour.

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

- Etudier 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) ;
- Développer des actions de communication / sensibilisation pour inciter les voyageurs à de voiture en attendant leur embarquement ;
- Utiliser du carburant à 0,1 % de teneur en soufre toute l'année pour les navires passagers ;
- Etudier une liaison maritime entre Nice et Monaco ;
- Renforcer le ciblage des contrôles des navires sur l'utilisation de carburant peu soufré.

OBSERVATIONS :

Fiche-action 1 : La pollution atmosphérique émise, lors des 850 escales de navire de commerces dans le port, **affecte le personnel du Port, les voyageurs et les riverains.** La réduction de cette pollution sera bénéfique pour tous ;

Fiche-action 4 : La liaison maritime étudiée entre Nice et Monaco pour 1200 passagers seulement par jour. **Impact positif très faible sur le trafic routier.**

Le TRANSPORT AERIEN

La Pollution des avions au sol affecte, en continu, le personnel de l'aéroport, les voyageurs et les riverains.

Les Fiches-actions 6, 7, 8, 9, 10, 11,

- Electrification des passerelles pour une utilisation limitée du fonctionnement du moteur auxiliaire ;
- Mieux gérer les départs des types d'avion ;
- Gestion des départs d'avion en limitant le temps de **roulage** ;
- Développer à l'aéroport de Cannes les Groupes auxiliaires de puissance électriques ;
- Promouvoir auprès des compagnies aériennes la mise en œuvre des procédures de **roulage N - 1 ou N -2** ;
- Poursuivre la mise en œuvre de l'Airport Carbon Accreditation à Nice et à Cannes ;
- Suivre et diffuser les mesures de la qualité de l'air aux abords des aéroports de Nice et de Cannes.

OBSERVATION :

Fiche-action non évoquée dans le Thème AERIEN : La pollution atmosphérique et sonore des avions **en vol** et notamment au décollage, affecte les riverains de l'aéroport de Nice et aussi de l'aéroport de Cannes.

INDUSTRIE :

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 et 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 aromes
- 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
- 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

OBSERVATIONS : Fiche-action 31 :

- *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*

AMENAGER NOS TERRITOIRES

C'est le rôle de l'urbanisme 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. 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, en lien, avec la collectivité, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme ;
- 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), rénovation énergétique des bâtiments (**31,5 Millions d'€**) ;
- Remplacement des chaudières au charbon, fioul ou gaz par des chaudières plus performantes.
- Créer 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.

OBSERVATIONS : Fiche-action 44 :

*Dans notre département très ensoleillé, utiliser de l'eau chaude sanitaire, **chauffée par l'énergie solaire**, pour les piscines, crèches, maisons de retraites et particuliers est conseillé.*

BIOMASSE – AGRICULTURE

Lutter contre la banalisation du paysage avec des **végétaux résistant à la sécheresse et à la chaleur**, valorisation des déchets verts par **broyage et compostage**, éviter le **brûlage**, source de pollution. Mettre en œuvre une gestion durable des espaces verts. Valoriser la biomasse en matière organique ou en énergie.

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

- Choix des végétaux pour les particuliers ;
- Valorisation des déchets verts ;
- Mise en réseau entre 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.

MOBILISATION DES PARTENAIRES ET DES CITOYENS

Le pilotage et le suivi des actions du Plan de Protection de l'Atmosphère est une nécessité pour l'évaluation des bénéfices sanitaires.

Présenter une évaluation économique des impacts sur la Santé. Surveillance de la qualité de l'air et INFORMATION.

Animation d'un réseau d'acteurs territoriaux mobilisé pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Les Fiches-actions 47, 48, 49, 50, 51

- Animer localement les actions « qualité de l'air » (2000 €/an) ;
- Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires ;
- Surveiller et informer pour agir sur les territoires ;
- Diffuser la connaissance et sensibiliser le public à la qualité de l'air ;
- Sensibiliser le public à la qualité de l'air et favoriser l'engagement des acteurs (25 000 € pour les futurs totems).

CONCLUSION ET AVIS MOTIVÉS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE (font l'objet d'un document séparé)

Fait à COLOMARS le 27 novembre 2021

Membres de la commission :

Yvette BARATON



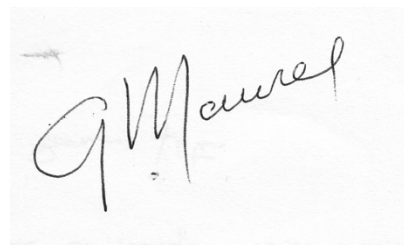
Édith CAMPANA



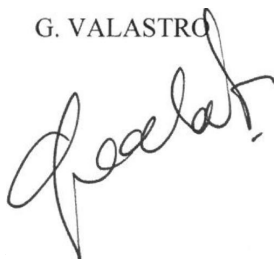
Françoise ROUXEL



Gérard MAUREL



G. VALASTRO



membres de la commission :

- Yvette BARATON, Édith CAMPANA, Françoise ROUXEL, Gérard MAUREL, Giovanni VALASTRO