

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes
Projet révisé dit
« PPA des Alpes-Maritimes du Sud »
(version du 31 mai 2013)**



*Le projet de PPA, a reçu un avis favorable du Conseil Départemental de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) le 6 juillet 2012.
Il a été soumis à l'avis des organes délibérants des communes, EPCI, département et région par saisine du Préfet le 31 janvier 2013.
Ce projet est présenté à l'avis du public dans le cadre d'une enquête publique ayant lieu durant la période du 9 juillet au 14 août 2013*



Observations du GIR Maralpin

La discrétion de son annonce, comme le déroulement calendaire de cette enquête publique, n'ont pas permis au GIR Maralpin de procéder à l'examen approfondi d'un dossier d'enquête¹ [désigné "Dossier" par la suite] qui appelle la plus grande attention.

Le GIR Maralpin se doit néanmoins de formuler à son sujet des observations d'ordre général fondées à la fois sur ses propres travaux et sur le suivi attentif qu'il a exercé sur près de vingt années dans les domaines de l'aménagement, de l'environnement et de la gestion d'un territoire qui ne concerne pas seulement le département des Alpes-Maritimes mais couvre une large partie des Arcs *Alpin* et de *Méditerranée occidentale*.

Sur la délimitation de l'aire d'étude et la démarche

La première remarque relève précisément de la délimitation de l'aire d'étude² qui apparaît d'emblée, fusse-t-elle justifiée par des considérations règlementaires, comme particulièrement inappropriée s'agissant de phénomènes, de processus et de suivis qui ressortissent à la fois de générateurs de nuisances et de mécanismes atmosphériques qui relèvent d'une toute autre échelle.

Certes, a été lancé le Projet AERA [*Air Environnement Régions Alcotra*]³, qui relève de l'inventaire, de la sensibilisation et de la réglementation, mais n'ambitionne pas, comme naguère le projet OCDE à

¹ Le dossier d'enquête est accessible sur le Site de la Préfecture des Alpes-Maritimes [cf. [http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Publications2/Enquetes-publiques/Avis-d-ouverture-d-enquete/Protection-de-l-environnement/projet-de-revision-du-plan-de-protection-de-l-atmosphere-des-Alpes-Maritimes/\(language\)/fre-FR](http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Publications2/Enquetes-publiques/Avis-d-ouverture-d-enquete/Protection-de-l-environnement/projet-de-revision-du-plan-de-protection-de-l-atmosphere-des-Alpes-Maritimes/(language)/fre-FR)]

² son périmètre couvre une grande partie de la Bande littorale et du Moyen pays à l'exception de leur secteur Est

³ Ce programme durera trois ans et son montant global est de 3 300 K€ dont 630 K€ pour la région PACA. Les partenaires sont : les régions Ligère et Piémont, ARPA Ligurie (coordinateur du programme), ARPA Piémont, la région autonome du

l'échelle de l'Arc alpin⁴, lancé en 1994 et malheureusement abandonné depuis, de "traiter le mal à sa racine" en se fixant des objectifs dans une démarche "rétrospective" [et non pas prévisionnelle sur des tendances], afin de définir les instruments d'actions les plus aptes à satisfaire ces critères.

En s'en tenant aux nuisances majeures signalées dans le Dossier, à savoir celles générées par le transport et la mobilité, on peut regretter que les alertes du GIR Maralpin, dès 1999, quant à l'évolution du transit routier international affectant la Côte d'Azur⁵, alertes réitérées depuis, n'aient pas inquiété outre mesure les Autorités départementales et régionales qui se sont appliquées au contraire à l'accompagner, ainsi en fut-il de l'opération dénoncée par le GIR Maralpin dans une enquête publique non moins discrète que la présente, portant sur la "fluidisation" du trafic poids-lourds international⁶.

Le projet soumis à enquête n'est certes pas pour autant à remettre en question dans ses développements. La consultation des Autorités locales et le recueil de leurs avis conduisent indiscutablement à l'enrichissement des connaissances, et aussi, par leur biais, à la sensibilisation du public.

Elle révèle parfois aussi des situations cocasses, sinon affligeantes, ainsi en est-il de la requête de la commune d'Èze, dont le patrimoine paysager est allègrement livré au mitage, manifester son embarras aux entraves à l'écobuage pour risques d'incendie, et mendier l'aide de la *Ville de Nice* pour la débarrasser de ses déchets de débroussaillage⁷.

Pourtant n'est pas éloignée l'époque où la couverture arbustive de l'ensemble du littoral azuréen et de ses montagnes proches était plus que maîtrisée, sinon éradiquée, sous les effets conjugués d'une agriculture méticuleuse et d'un pastoralisme intensif.

On ne peut en effet dissocier le *Plan de protection de l'atmosphère* de considérations historiques et prospectives dans un territoire et une société dont les évolutions récentes sont aussi foudroyantes que dévastatrices.

Les efforts déployés naguère par les services de l'État dans l'élaboration de la Directive *Territoriale d'Aménagement (DTA)*, et plus récemment à travers les études de *Prospective 06*⁸ et de *Suivi-évaluation de la DTA*⁹ n'ont pas eu la suite espérée. Pourtant, l'état des lieux ainsi dressé, qui laisse inférer une économie exsangue dépossédée de ses activités productrices (industrie, agriculture, élevage) au profit de la seule spéculation foncière, comme les perspectives peu engageantes qui s'en dégagent, devraient inviter à des prises de décision radicales et novatrices, et non aux soins palliatifs recensés et préconisés dans le Dossier soumis à enquête.

Sur la part des émissions en provenance des transports routiers

Il se trouve en effet que les sources principales de pollution affectant la qualité de l'air ressortissent essentiellement aux transports routiers et à la mobilité routière, la part relative des émissions corres-

Val d'Aoste, les Provinces de Cuneo et de Turin, la Région Rhône-Alpes, la DREAL PACA et Air PACA. En relation avec les objectifs communautaires, le projet vise à fournir aux Régions et aux Organismes, des moyens et méthodes cohérents pour planifier et évaluer la qualité de l'air, afin de construire des stratégies communes dans l'espace transfrontalier.

[cf. <http://www.aera-alcotra.eu/fr/index.php>]

⁴ *Transports écologiquement viables - Perspectives internationales et application-pilote à la région alpine (Projet OCDE et étude tripartite Autriche - France - Suisse).*

Le projet de l'OCDE sur les transports écologiquement viables (TEV) [*Environmentally Sustainable Transport (EST)*] a été lancé en 1994 "afin d'accorder aux objectifs environnementaux une place tout aussi importante qu'aux autres objectifs de l'action des pouvoirs publics".

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/OcdeTransportsAlpins.pdf>]

⁵ *L'inflation du trafic maralpin de transit poids lourds. Sera-t-elle résistible ?*

Jacques Molinari ; Montagnes Méditerranéennes - Numéro 10 - 1999 - pages 115-122

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/publications/TdPubMm910.pdf>]

⁶ *Les projets d'ESCOTA en faveur du transit Poids lourds sur l'Autoroute A8 - Des suites à l'enquête publique sur la Commune de Mougins* - Dossier et Observations du GIR Maralpin

[cf. <http://www.gir-maralpin.org/Interventions/TdEnqPublA8PIMouginsObservGir911.pdf>]

⁷ cf. page 8 du *Bilan de la phase de consultation des collectivités et EPCI*

⁸ [cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtProspectTerrit06.htm>]

⁹ [cf. <http://www.gir-maralpin.org/AtSuiviEvaluationDta06.htm>]

pondantes variant de 39 %, à 44 % et même 66 % selon leur nature¹⁰.

Le caractère prioritaire de la maîtrise de ces pollutions, lesquelles, en outre, contribuent largement à l'effet de serre, participent aux gaspillages d'énergie et compromettent l'objectif *Facteur 4*, n'est pas assez souligné dans le Dossier, comme ne le sont pas les moyens permettant d'y remédier.

En ce qui concerne le trafic international de transit, qui pèse sur la sécurité des populations qu'il traverse, ces dernières restent toujours dans l'attente des mesures incitatives au report modal (accises, taxes sur les poids lourds, "éco-taxes") depuis longtemps annoncées en France mais déjà mises en œuvre ailleurs.

Pour sa part, la mobilité locale, inhérente à l'expansion urbaine, ne peut certes être jugulée en dernier ressort qu'avec la maîtrise de cette dernière. Or les irrégularités en la matière (non respect de la *DTA*, de la *Loi Littoral* et de la *Loi Montagne*) comme le laxisme, sinon les complaisances, pratiqués par la majorité des communes livrées à elles-mêmes, aggravent de jour en jour la situation, à laquelle il ne peut être remédié sans un retour de l'État.

Le rôle de ce dernier doit s'exercer aussi en matière d'infrastructures dont il s'est en partie dépossédé du contrôle, notamment avec la regrettable *RN 202 bis* qui a condamné le report des Chemins de Fer de Provence en rive droite du Var où ils eussent pu rationnellement desservir, depuis le centre de Nice, tout à la fois la basse vallée du Var, la zone d'activités de Carros et le Haut pays.

Ce retour de l'État semble en revanche s'être manifesté avec la *Commission Mobilité 21*¹¹, pour mettre fin à dix années de divagations sur une *LGV-Paca* désormais remise sur les bons rails de la desserte mixte (fret/voyageurs) des métropoles en leur centre.

La restructuration des villes sur elles-mêmes est, en revanche, une démarche de plus longue haleine, surtout dans les Alpes-Maritimes où l'urbanisme municipal semble se complaire dans la conquête des derniers espaces "consommables" (ainsi en est-il de la Plaine du Var avec l'*OIN*).

Des préconisations aisées à mettre en œuvre

Faute de changement de cap à court terme, l'État dispose pourtant de moyens imparables et aisés à mettre en œuvre dans les Alpes-Maritimes pour, à la fois, renverser cette dérive et réduire drastiquement l'émission de polluants atmosphériques résultant du trafic routier,

- par de nouvelles réductions de vitesses sur autoroutes urbaines : après les abaissements opérés avec succès sur le contournement de Nice (90 km/h) et la liaison Nice-Cannes (110 km/h), de nouveaux progrès vers "l'autoroute apaisée"¹² restent à accomplir sachant que les débits autoroutiers optimaux s'observent vers 70 km/h ;
- par la promotion et la facilitation systématique du concept "*Ville à 30*" prônée au niveau européen, déjà appliquée dans de nombreuses villes d'Europe et de France, et dont le GIR Maralpin et de nombreuses institutions se font porteurs¹³ ;

l'ensemble de telles dispositions s'intégrant dans une stratégie de "Chrono-aménagement du territoire"¹⁴.

Le GIR Maralpin souhaite que ces deux propositions ainsi que les considérations précitées, soient examinées et prises en compte et dans la présente enquête publique.

Pour le GIR Maralpin
Jacques Molinari
13.08.2013

¹⁰ cf. *Résumé non technique du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes révisé dit « PPA des Alpes-Maritimes du Sud »*, pages 1 & 2

¹¹ [cf. <http://www.gir-maralpin.org/TdAnalysesCommentaires.htm>]

¹² Ces questions ont été exposées et approfondies lors du débat public sur le contournement (auto)routier de Nice et n'ont pas peu contribué à faire repousser le projet.

[cf. http://www.gir-maralpin.org/debats_publics/DP_ContAutNice.htm]

¹³ [cf. <http://www.gir-maralpin.org/DdRepertMobilUrbaine.htm>]

¹⁴ Maya Vitorge "*Chrono-aménagement du territoire et autoroutes apaisées*"

[cf. http://www.gir-maralpin.org/conferences/conferences_fichiers/VitorgeMayaIntervDpCrm601s.pdf]