

PROJET DE PLAN NATIONAL DE REDUCTION DES EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES (PREPA)

CONSULTATION PUBLIQUE

**AVIS DE FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT PROVENCE ALPES COTE D'AZUR
(FNE PACA)**

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN

D'une manière générale, le document est très dense, d'une lecture difficile avec parfois certains incohérences (ex : p88 il est fait renvoi au Chapitre 4.3.3 qui n'existe pas). Les Fiches résumées apportent néanmoins des éclaircissements utiles.

Sans entrer dans des détails, il apparaît à FNE PACA que le plan manque pour les différentes mesures un calendrier de mise en œuvre, et des indicateurs de résultats et de réalisation, au-delà des objectifs généraux annoncés. Surtout, il lui manque une territorialisation régionale et des guides qui permettraient aux Régions une appropriation des différentes mesures dans l'élaboration en cours de leur SRADDET, document intégrateur notamment des SRCAE. A ce titre, FNE PACA rappelle les conclusions du rapport de la Cour des Comptes de janvier 2016 notamment sur la nécessité d'un cadre clair national tout en laissant au niveau local la responsabilité et les moyens de mettre en œuvre des mesures territorialisées.

Par ailleurs, certains liens avec les Plans Régionaux Santé Environnement ne sont pas suffisamment explicités, et il n'apparaît pas clairement comment l'ensemble des plans et programmes liés à l'air peuvent s'articuler.

Sur le volet « coûts des mesures », il eut été intéressant de comparer ces coûts aux bénéfices économiques des émissions, notamment celles issues des résultats de la commission sénatoriale de 2015.

AVIS SUR LE PROJET DE DECRET

Art. D 222-38 :

Nous saluons l'inscription d'objectifs nationaux avec un pas de temps de 5 ans ce qui permettra une appréciation plus fine de la bonne mise en place des actions et de leur efficacité.

Art. D 222-39 :

Nous regrettons fortement que cet article exclue les émissions provenant du trafic maritime (paragraphe 2 et 3). La Région Provence Alpes Côte d'Azur reçoit un nombre croissant de navires de transport (Ferries, Croisières...) et de transport, dont les émissions sont particulièrement nocives du fait de l'utilisation de fioul lourd. A l'approche des ports qui sont situés en centre ville de Nice, Toulon et Marseille, ainsi qu'à quai, ces émissions représentent localement une source importante de pollution, et d'atteinte à la santé des riverains.

Nous demandons à ce que cette exclusion ne soit pas inscrite dans cet article dès lors que le navire entre dans la zone économique exclusive française.

AVIS SUR LE PROJET D'ARRETE

Nous reprenons ci-dessous quelques remarques sectorielles qui nous paraissent insuffisamment pris en compte dans le projet d'arrêté :

Secteur transport et mobilité

« Ajuster la fiscalité pour mieux atmosphériques »

Il n'est pas fait mention de la redevance poids lourds qui demeure essentielle en matière de fiscalité. C'est un manque important dans le projet d'arrêté.

Encourager les mobilités actives et les transports partagés

Un des facteurs principaux qui amène un particulier à prendre les transports collectifs est le gain de temps. Or actuellement en Région Provence Alpes Côte d'Azur, du fait de l'engorgement des autoroutes urbaines et des villes, les transports collectifs ne sont pas concurrentiels par rapport à la voiture individuelle. Il nous apparaît essentiel de redonner leur place sur la voirie à ces modes de transport, par des voies dédiées, ce qui augmenterait nettement leur attractivité. Ce point n'est pas abordé dans le projet d'arrêté.

Réduire les émissions de polluants atmosphériques du transport maritime et fluvial

Nous rappelons que l'ordonnance du 24 décembre 2015 portant transposition de la directive 2012/33/UE du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins encadre la teneur en soufre des navires. Nous souhaitons par ailleurs une augmentation des moyens humains concernant les contrôles, notamment sur l'utilisation du fioul à 0.1% lorsque les navires sont à quai depuis plus de 2h. De plus, nous estimons que l'utilisation du fioul à 0.1% devrait être utilisée à l'approche des ports et lors des manœuvres des navires à proximité des ports.

Nous soutenons fortement la démarche engagée par la France de demander une zone de faibles émissions en mer méditerranée ainsi que les recherches sur les branchements électriques à quai.

Secteur Résidentiel et tertiaire

Concernant le brûlage des déchets verts, nous souhaitons vivement que les collectivités s'emparent de ce sujet, et s'appuient sur les forces vives locales, notamment les associations qui peuvent sensibiliser les citoyens, et aider à l'animation d'un réseau d'acteurs engagés dans des démarches volontaires. A ce titre le réseau des collectivités mentionné dans la mesure « Accompagner les collectivités pour la mise en place des filières alternatives au brûlage des déchets verts » devrait être ouvert à l'ensemble des parties prenantes (Etat, acteurs économiques, associations, ...).

La réglementation sur le brûlage permet un nombre trop important de dérogations qui rendent complexe et moins efficace sa mise en œuvre. Une clarification devrait être étudiée.

Secteur agricole :

Il nous apparaît important également de renforcer la surveillance dans l'air de produits phytopharmaceutiques interdits. En effet, Air PACA a pu relever la présence de ces produits dans des échantillons de mesure (<http://www.airpaca.org/article/pesticides-dans-lair-par-ou-commencer>), sans juger s'il s'agit d'une utilisation récente ou de remobilisation à partir des sols.