

Enquête publique - Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve 2018-2023

Avis de l'association Inspire

Lutter contre l'ensemble de la pollution de l'air et pour la santé publique

Le premier PPA a été celui de la lutte contre les particules PM10, suite à la menace de contentieux européen concernant les dépassements de ce polluant en France et dans la vallée de l'Arve. Ce plan n'a pas atteint ses objectifs, car très peu de mesures ont été appliquées. Une mesure phare, le Fonds Air Bois, appliquée en grande pompe et sans cesse donnée en exemple, ne constitue pas un plan et encore moins un PPA.

Le second PPA devra être celui de la lutte contre l'ensemble des polluants, dans le but de réduire le cocktail de pollution que nous respirons de façon chronique et insidieuse tous les jours. L'objectif final doit clairement être celui de protéger la santé publique. Les 3 principales sources de pollution dans la vallée de l'Arve, que sont les transports, le résidentiel et les activités économiques, doivent être traitées, de façon simultanée.

Contentieux européen sur la pollution routière

Le polluant pour lequel la France est en phase de contentieux avec l'Europe depuis mai 2018 est le dioxyde d'azote (NO₂), le traceur de la pollution routière. Le transport routier est générateur d'une foule d'autres polluants (383 polluants routiers ont été identifiés par l'ANSES en lien avec les infrastructures routières¹). Le 18 octobre 2018, une nouvelle étape a été franchie dans ce contentieux entre la France l'UE, dans un silence politique et médiatique assourdissant. Lors du Conseil National de l'Air du 6 décembre 2018, il a été annoncé que la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) avait été saisie concernant 13 zones en France, pour dépassement des valeurs limites pour le dioxyde d'azote. Il s'agit pour l'instant d'une procédure de manquement contre la France. La condamnation pécuniaire arrivera dans un deuxième temps, au cours de la procédure dite de "manquement sur manquement".

Le transport est aussi le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre climaticides en France et une action sur les émissions du secteur des transports aura des effets bénéfiques sur l'indispensable lutte contre les changements climatiques.

¹ ANSES, Rapport d'expertise collective, 2012 <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2010sa0283Ra.pdf>

La France reste en phase de pré-contentieux concernant les particules PM10, mais la Commission européenne considère que notre pays est sur la bonne voie dans ce domaine et n'a pas décidé de le présenter devant la CJUE concernant les dépassements de ce polluant.

Mieux connaître et contrôler la pollution industrielle

La pollution industrielle devra être mieux diagnostiquée et mieux contrôlée dans le cadre de ce nouveau PPA. Nous saluons les actions déjà entreprises par le Préfet pour lutter contre les émissions de l'usine SGL Carbon de Passy, sans attendre le nouveau PPA, et particulièrement les actions de réduction des émissions "diffuses" de cet établissement, en cours actuellement.

Des objectifs fixés satisfaisants

Les objectifs de réduction de l'ensemble des polluants et pas uniquement des particules fines PM10 correspondent globalement à ce que demandaient les médecins et associations pour combattre la pollution chronique, qui est la plus nocive pour la santé.

Ces objectifs permettront de tendre vers les recommandations de l'OMS concernant cette pollution chronique :

- ▶ Particules PM10 : -30 %, soit environ -167 t
- ▶ Particules PM2,5 : -33 % soit environ -163 t
- ▶ Oxydes d'azote NOx : -24 %, soit environ 439 t
- ▶ Benzo(a)pyrène : -36 % soit environ 6 kg

Les particules les plus fines PM1 ne sont pas mesurées à l'heure actuelle, mais il est fort probable qu'elles s'avèrent extrêmement nocives pour la santé. Ces nano-particules sont retrouvées dans l'ensemble des organes du corps (cerveau, cœur, foie...), car elles traversent la barrière sanguine, contrairement aux particules plus grosses. Des études récentes démontrent un lien entre la pollution de l'air et des maladies neuro-dégénératives, comme les maladies de Parkinson et d'Alzheimer. Début 2017, des chercheurs américains estimaient que 21% des cas de la maladie d'Alzheimer seraient liés, aux États-Unis, à la pollution de l'air. Il est donc essentiel d'agir avec vigueur pour combattre l'ensemble de la pollution de l'air et de ses polluants, même s'ils ne sont pas encore mesurés ou réglementés.

Le plus grand défi du PPA2 : atteindre les objectifs fixés

Pour l'application effective des mesures prioritaires de ce plan il faudra que tous les niveaux de gouvernance fassent preuve d'une forte volonté politique et d'une capacité à travailler ensemble dans bien des domaines, pour le bien de tous. Les entreprises et les citoyens auront aussi leur rôle à jouer pour la réussite de ce PPA. Les mesures prioritaires de ce plan devront être mises en œuvre sans tarder et avec efficacité.

Les grands manques du texte proposé

Calendrier d'application

Dans ce PPA, aucune contrainte de calendrier n'est fixée pour l'application des diverses mesures. Aucune indication n'est même donnée à ce sujet. Avant l'adoption de ce plan par le Préfet, une priorisation plus claire des mesures doit être apportée et les délais d'application de ces mesures doivent être précisés. Actuellement, l'énoncé des 30 actions de la brochure ne correspond pas toujours à l'intitulé des mesures des fiches actions du projet de PPA. Quelles sont les mesures qui sont réellement considérées comme prioritaires ?

Les moyens financiers

Une partie des financements est précisée, mais de nombreuses mesures ne sont à ce jour pas financées. Ceci risque d'être un frein à l'application des mesures.

Une partie des "Fonds Frontaliers", qui sont reversés par la Suisse au département et aux communes, pourrait être affectée au financement de service de trains Léman Express et de transports en commun de rabattement vers les gares. Le Léman Express sera indispensable pour le meilleur acheminement des travailleurs frontaliers vers Genève, que ce soit pour la qualité de l'air, pour le climat ou pour la qualité de vie de tous.

Une ambition forte pour le report vers les modes de transports moins polluants

- ▶ Le développement des capacités routières dans le département n'est pas remis en cause par le PPA. La Haute-Savoie est déjà l'un des départements les plus dépendants de la voiture en France et les nombreux projets routiers encore existants aggraveront notre dépendance à la voiture, alors qu'il est urgent de financer et soutenir les solutions de mobilité plus propres. L'accroissement des capacités routières engendra une augmentation mécanique de la circulation automobile et des émissions de polluants et gaz à effet de serre. Il est indispensable de cesser d'aggraver la situation et de stopper les projets routiers afin d'investir cet argent public dans les autres solutions de mobilité. 3 projets en particulier auront un impact sur l'air de la vallée de l'Arve : le contournement de Marignier, l'élargissement de l'autoroute A41 et les différents tronçons du "désenclavement du Chablais", dont l'autoroute Machilly-Thonon. Ces projets doivent être remis en cause et réexaminés afin de vérifier leur compatibilité avec le PPA2.
- ▶ Pour les voyageurs, seule une "conférence des mobilités" est proposée alors qu'il faudrait afficher une solide volonté de développer le service de train Léman Express jusqu'à Saint Gervais avec un cadencement à la demi-heure, aux heures de pointe pour commencer.
- ▶ Il faut aussi rendre prioritaire le déploiement de services de transports en commun dans toutes les communautés de communes et en rabattement vers les gares.
- ▶ Une ambition pour le vélo comme mode de déplacement doit aussi être trouvée. Pour les trajets courts, qui représentent 60% de nos déplacements, le vélo est un mode de déplacement pertinent et sans émissions. La France et la Haute-Savoie ont

accumulé un retard important dans le domaine des infrastructures cyclables, qu'il convient de rattraper.

- ▶ Pour les marchandises, le report vers le rail est inscrit dans le PPA2 (mesure T10), du bout des lèvres. Cette mesure manque de précision et d'ambition et les nombreuses réunions d'élaboration du PPA ne nous ont pas rassurées sur ce point. L'État manque clairement de volonté politique pour le fret ferroviaire, comme pour la réduction des avantages accordés au transport routier de marchandises, avec des niches fiscales qui ne cessent de s'accroître et le refus de mettre en place une redevance poids lourds, qui est pourtant une réalité chez nos voisins européens (Belgique, Allemagne, Suisse, Autriche, Tchéquie, Pologne...). Les capacités ferroviaires existent pourtant pour la traversée des Alpes par le rail pour les marchandises et la ligne électrifiée existante a été modernisée pour près d'un milliard d'euros en 2012. Seules 3 millions de tonnes de marchandises traversent les Alpes du Nord par le rail, alors que les capacités de la ligne du Mont-Cenis sont de 15 millions de tonnes. Le développement des capacités du service de navette d'Autoroute Ferroviaire Alpine, embourbé en phase expérimentale depuis 2003, doit aussi enfin devenir une réalité.

Certaines mesures de ce nouveau PPA sont particulièrement intéressantes et prioritaires à notre sens

Résidentiel

- ▶ Aide et accompagnement à la rénovation énergétique. Il est indispensable et prioritaire d'agir sur l'isolation des bâtiments afin de réduire la consommation d'énergie, quel que soit le mode de chauffage.
- ▶ Extension du Fonds Air Bois aux énergies renouvelables (solaire thermique, géothermie).
- ▶ Interdiction des foyers ouverts dans les nouvelles constructions, puis dans les bâtiments existants. Contrôle de l'état de l'appareil et du stockage du bois.

Déchets

- ▶ Démarche de réduction des déchets et de leur transport.
- ▶ Méthanisation des déchets pour les transformer en carburant gaz.
- ▶ Mailler le territoire de zones de déchets inertes du BTP.
Cette démarche de responsabilisation et de traitement des déchets inertes du BTP au niveau local semble juste, utile et pédagogique.

Transports

- ▶ Création d'un métamoteur pour développer le covoiturage local et domicile-travail.
- ▶ Mise place de l'autostop sécurisé (Rézopouce). Une solution de mobilité peu chère et rapide à mettre en place. Elle sera complémentaire aux transports en commun,

pour atteindre tous les points du territoire, même ceux qui ne seront pas desservis par les transports en commun.

- ▶ Aide à la conversion des poids lourds et utilitaires au gaz naturel véhicule (GNV) et nouvelles stations de GNV.
- ▶ Travail sur la logistique proximité. Il faudrait aussi mutualiser les livraisons des commandes, avec la création de relais logistiques au pied des vallées afin de regrouper les livraisons en quelques véhicules pour le parcours dit du "dernier kilomètre".
- ▶ Contrôle annoncé de la fraude des poids lourds à l'AdBlue. Les premiers contrôles effectués dans la vallée de l'Arve à l'automne 2018 ont confirmé les suspicions de fraude d'une importante proportion de poids lourds à l'AdBlue. Il faut généraliser ces contrôles sans plus tarder !
- ▶ Mise en place une zone de circulation restreinte (ZCR) / à faibles émissions (ZFE). Une ZFE peut être envisagée pour les livraisons et les marchandises, tel est le cas à Grenoble. Une ZFE peut aussi être instaurée dans les centres-villes de villes de la vallée de l'Arve en manque de zones piétonnes. Les restrictions de circulation peuvent être limitées aux jours ouvrables et horaires de journée, afin de permettre les déplacements lorsque les transports en commun ne fonctionneront pas.

Activités économiques

- ▶ Amélioration des contrôles et des connaissances de la pollution industrielle. Un meilleur diagnostic des émissions industrielles est indispensable pour permettre une action afin de mieux protéger la santé publique. Les associations et médecins demandent le contrôle des émissions totales (et pas uniquement d'une poignée de polluants), dont les émissions diffuses, ainsi que davantage de contrôles, dont la nuit, avec une communication transparente des résultats.
- ▶ Élargir le Fonds Air Industrie aux PME de tous les secteurs et conditionner ces aides aux résultats obtenus. L'attribution des premiers fonds publics pour quelques industries, en 2017, sans transparence et sans conditions de résultats a été une aberration. Ces fonds doivent être octroyés uniquement si les réductions convenues ont été réalisées, en toute transparence.

Autres domaines

- ▶ Concours de projets citoyens "Chacun fait sa part pour l'air".
- ▶ Organiser la gouvernance et le suivi du PPA2. Pour s'assurer de l'application effective et ambitieuse des mesures préconisées dans ce plan, il faudra mettre en place un suivi efficace et rapproché. Sans ce suivi et travail régulier, le risque est de retomber dans les travers du premier PPA et de son application partielle. Les représentants des associations et les médecins doivent faire partie des sous-commissions de façon formelle et automatique. Il est essentiel de pérenniser la démarche, appréciée et efficace, de la phase d'élaboration du PPA2, qui a impliqué tous les acteurs du territoire, dont les représentants des citoyens et habitants.

- ▶ Être des collectivités exemplaires. L'engagement des collectivités territoriales sera indispensable à la bonne mise en place des mesures du PPA.
- ▶ Intégrer les enjeux de la qualité de l'air et de la santé dans les documents d'urbanisme et de planification (SCoT, PLU) et dans les projets d'aménagement. Il est indispensable en particulier de conditionner l'attribution de permis de construire pour des zones commerciales à la mise en place de transports en communs efficaces pour éviter d'accroître les trajets en voiture individuelle.
- ▶ Communiquer et informer. Cette fiche est vide, mais se retrouve dans diverses mesures. La communication est un aspect essentiel pour l'application et l'acceptabilité des mesures du PPA, mais aussi pour renouer une relation de confiance avec les citoyens et les habitants, qui a été perdue. Les associations peuvent participer à ce travail de communication et leurs messages sont souvent plus écoutés par les citoyens que ceux de la classe politique et des autorités. Il convient de les associer pleinement à ce processus, avec des fonds correspondants, car le travail bénévole a ses limites.
- ▶ Soutenir / encourager les bonnes pratiques et sanctionner les mauvais comportements.

Démarche d'élaboration du PPA2

Inspire salue la démarche de concertation qui a été mise en place par la Préfecture pour l'élaboration de ce deuxième PPA. Tous les acteurs, dont les représentants des citoyens que sont les associations et les médecins locaux, ont pu travailler ensemble et faire des propositions de mesures au Préfet. Cette méthode de travail a montré son efficacité, avec de nombreuses propositions pertinentes faites, souvent dans un consensus surprenant entre les différents acteurs. Il serait bénéfique de prolonger cette démarche tout au long de la mise en œuvre du PPA2.



40 chemin du Pierrier de la Croix - 74310 Les Houches
info@inspire74.com / www.inspire74.com

