



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement



Plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes Objectif 2025

Mémoire en réponse
à l'avis de l'Autorité
environnementale
N° 2021-33 du 23 juin 2021

Rappel des éléments réglementaires

Pour chaque plan ou programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable du document et du grand public. Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par la personne responsable et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou programme.

Le 8 septembre 2020, après examen au cas par cas, le président de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a décidé de soumettre la révision du plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA 06) à évaluation environnementale.

Le préfet des Alpes-Maritimes a donc soumis pour avis l'évaluation environnementale du PPA 06 ainsi que l'ensemble des documents composant le plan et validés lors du comité de pilotage de la révision du PPA 06 le 11 décembre 2020 (le projet de plan, le recueil des 51 fiches actions, l'évaluation des effets du plan réalisée par AtmoSud). Le dossier est parvenu à l'Autorité environnementale le 22 mars 2021.

A défaut de s'être prononcée dans le délai de 3 mois, l'Autorité environnementale est réputée n'avoir aucune observation à formuler (R122-21 de Code de l'environnement). L'Autorité environnementale s'est prononcée 1 jour après le délai de 3 mois, son avis a été publié sur le site internet du CGEDD.

Aux termes de l'article L122-9 du Code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.

Malgré le retard de l'avis de l'Autorité Environnement, le présent mémoire en réponse a donc pour objectif d'apporter les précisions utiles et éléments de réponses aux différentes recommandations formulées dans cet avis. Il est joint au dossier d'enquête publique du PPA 06 avec l'avis de l'Autorité environnementale n°2021-33 du 23 juin 2021 auquel il se réfère.

La révision du PPA 06 est réaliste et ambitieuse

Il est important de rappeler que la révision du PPA 06 a eu pour principal objectif de consister en une démarche pragmatique et réaliste avec un fort enjeu d'entraînement des partenaires (collectivités, opérateurs économiques, secteur associatif, etc), principaux porteurs des actions. Afin d'éviter que le PPA ne soit considéré comme un plan d'actions ne relevant que de la seule responsabilité du préfet alors que la majeure partie des leviers importants en matière de réduction d'émissions concernent des compétences des collectivités et d'opérateurs économiques, il a été décidé de placer ces partenaires au centre de la démarche. Ainsi :

- le plan d'actions reflète les seules actions identifiées, concrètes, et mises en œuvre à très court terme sur lesquelles les partenaires se sont explicitement engagés, dans un souci de réalisme de la démarche ;
- les hypothèses retenues lors de l'évaluation du projet de PPA 06 se basent sur des scénarios tendanciels établis avant la crise sanitaire liée au COVID 19, il est donc probable que les émissions, en particulier du secteur aérien, soient inférieures en 2025 à ce qui était initialement prévu ; la méthode employée est donc prudente ;
- le PPA obtient des résultats significatifs en matière de santé publique, avec la fin du dépassement de la valeur limite en dioxyde d'azote et le rapprochement vers les valeurs recommandées par l'OMS pour les particules fines.

Remarque liminaire sur l'appréciation générale portée par l'avis de l'Autorité environnementale

La situation en matière de qualité de l'air sur le territoire des Alpes-Maritimes, le contentieux européen et la perspective d'une réduction importante de la pollution basée sur les seuils de recommandation de l'OMS, plus contraignants que la réglementation actuelle, nécessitent une action forte des pouvoirs publics sur le sujet. Il était donc attendu que l'Autorité environnementale formule un certain nombre de recommandations – 19 pour être précis - afin d'améliorer la démarche de révision du PPA 06. Celles-ci visent globalement à :

- compléter les analyses produites sur l'impact des émissions de polluants au-delà du périmètre du projet de PPA 06, les épisodes de pollution autres que ceux liés à l'ozone, l'implantation des stations de surveillance de la qualité de l'air et des capteurs, etc ;
- compléter l'évaluation environnementale par des études, sur la modélisation de l'évolution des concentrations d'ozone, l'évaluation des risques sanitaires, l'impact de la pollution sur la biodiversité, les émissions au voisinage de l'aéroport ;
- renforcer les mesures du projet de PPA 06, en particulier sur l'autoroute A8 en envisageant notamment d'y limiter la vitesse, mais également dans le domaine de l'industrie concernant la réduction des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils (précurseurs d'ozone), afin d'atteindre les objectifs du SRADDET ;
- mieux informer la population, sur l'importance des impacts sur la santé de la circulation et de la vitesse automobile en centre-ville de Nice et sur l'autoroute A8, sur le périmètre et le contenu de la zone à faibles émissions de MNCA, sur les liens entre l'utilisation de solvants, les émissions domestiques et les risques de la pollution de l'air intérieur.

Ces recommandations ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause le projet de PPA 06. De manière spécifique, la nature et la portée de certaines d'entre elles (évaluations des risques sanitaires notamment) semblent dépasser largement les attendus réglementaires d'un PPA ou de son évaluation environnementale et posent la question de la proportionnalité des demandes (article R122-20 du Code de l'environnement) qui ne peuvent raisonnablement être satisfaites à court terme. En effet, l'enjeu premier de la révision reste bien la mise en œuvre des actions concrètes au plus vite, afin d'atteindre les objectifs au plus tôt.

Le présent mémoire précise l'ensemble des actions déjà réalisées ou à prévoir sur les sujets exprimés à travers les recommandations de l'Autorité environnementale, avec un focus sur les points les plus importants, exprimés dans la synthèse et la conclusion de l'avis, à savoir : l'ozone, les actions relatives à l'autoroute A8, l'évaluation des risques sanitaires et l'impact de la pollution sur la biodiversité.

Réponses apportées relativement aux recommandations de l'Autorité environnementale

Concernant l'ozone

- « compléter l'évaluation environnementale par une modélisation de l'évolution des concentrations d'ozone et de prendre le cas échéant des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation » (page 16) ;
- « renforcer les mesures de réduction des émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils de l'industrie en visant au plus vite les objectifs de qualité en termes de pollution par l'ozone » (page 21) ;
- « faire de la réduction de la pollution par l'ozone une priorité du PPA et de renforcer les mesures de réduction pour tous les précurseurs » (page 24).

Dans les Alpes-Maritimes, 400 000 habitants sont concernés par un dépassement de la valeur cible pour l'ozone en 2018. Une valeur cible est une valeur à atteindre dans la mesure du possible, à la différence d'une valeur limite (comme celle relative au NO₂, source du contentieux européen) qui est une valeur à ne pas dépasser.

Le projet de PPA 06 et son évaluation environnementale dressent le constat le plus transparent possible sur l'ozone : les concentrations des précurseurs – oxydes d'azotes (NOx) et composés organiques volatiles (COV) - baissent sur les dernières années, alors que le niveau de fond en ozone reste stable voire augmente (importance de transferts transrégionaux voire transfrontaliers et non linéarité de la production d'ozone aux émissions de ces précurseurs). Les efforts réalisés localement pour réduire les émissions de ces précurseurs sont ainsi contrebalancés par la hausse du niveau de fond mondial, du fait de l'augmentation globale de ces émissions, aggravée par le réchauffement climatique. La réduction des émissions de précurseurs permet donc à la fois de réduire l'exposition des populations à ces polluants, mais également de ne pas augmenter l'exposition à l'ozone.

Le projet de PPA 06 comporte un nombre important d'actions visant à réduire les émissions des précurseurs de l'ozone, en particulier les NOx (ensemble des actions relatives aux transports terrestre et maritime), mais également, dans une moindre mesure, les COV issus du secteur industriel à travers les différents arrêtés préfectoraux qui comprennent déjà des prescriptions liées à la prévention et à la surveillance des émissions de COV, sans oublier la mise en œuvre prévue du BREF WGC « réduire les émissions des incinérateurs et des parfumeries » (cf fiche-action n° 31).

La modélisation des concentrations en ozone à 2025 se confronte à des enjeux d'intérêt et de fiabilité techniques, à la différence des modélisations réalisées sur les oxydes d'azotes (NOx) ou les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}). Ce point a été particulièrement évoqué avec AtmoSud lors de l'évaluation du projet de PPA 06. Au-delà du fait que cette modélisation, combinant un modèle de dispersion et un modèle de chimie, est particulièrement dépendante des hypothèses retenues, a fortiori quand il s'agit de prévoir une situation à 5 ans, ce travail mobiliserait des ressources humaines et techniques particulièrement conséquentes au niveau d'AtmoSud. Ces travaux seraient donc réalisés au détriment d'autres besoins d'évaluation pour l'État ou les collectivités (ZFE-m, PCAET, etc), sans apporter des éléments de connaissance déterminants pour la définition de nouvelles actions. 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.

Cependant, il est admis que la connaissance scientifique sur l'ozone (difficultés de compréhension des phénomènes de transferts, hiérarchisation des précurseurs COV selon leurs potentiels de création d'ozone, potentiel oxydant, etc) peut encore être largement développée afin d'être utile à l'action. De tels travaux vont être menés au niveau local au second semestre 2021 par AtmoSud et un acteur associatif dans le cadre de soutiens financiers spécifiques de la DREAL (30 k€). Cette question de la compréhension des phénomènes liés à l'ozone posant la question du bon niveau d'intervention sur le sujet, la DREAL proposera que des sujets d'approfondissements des connaissances soient également prévus sur ce polluant dans le cadre du futur PREPA (2022-2026), à un niveau national.

Concernant les actions relatives à l'autoroute A8

• « compléter le PPA par un ensemble d'actions de réduction des émissions des transports routiers liées à l'autoroute A8 [...] comparer ses modalités d'exploitation avec celles des autres autoroutes urbaines et d'envisager d'y limiter la vitesse à 70 km/h tant que les dépassements de la valeur limite en oxydes d'azote persistent » (page 20).

L'Autorité environnementale mentionne en outre que l'autoroute A8 constitue la principale source de pollution sur l'ensemble du périmètre et qu'aucune action n'est prévue la concernant.

Le projet de PPA 06 comprend la création d'une voie circulaire par les cars sur l'autoroute A8 (cf. fiche-action n°17), ce qui de fait constitue une action propre à cette infrastructure.

Concernant la contribution de l'A8 aux émissions de polluants et aux dépassements des seuils recommandés par l'OMS, la DREAL a demandé un complément d'analyse à AtmoSud. Il ressort de cette analyse que les sections M6202 bis, route Grasse Cannes, voie Mathis et autoroutes A8 et A500 de la zone contribuent à hauteur de 28 % aux émissions de particules fines dues au transport routier sur la zone PPA (30 % pour les NOx). Par rapport à l'ensemble des émissions, les déplacements sur les autoroutes A8 et A500 génèrent près de 17 % des NOx et près de 10 % des particules fines. D'autres part, certaines communes importantes (Antibes, Cannes, Nice) ont une population exposée au NO₂ significative mais pas à proximité de l'autoroute (moins de 10 % de la population exposée dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute). En revanche, d'autres communes ont une part importante de population exposée au NO₂ aux abords de l'autoroute (Cagnes-sur-Mer avec 21 % et Saint-Laurent-du-Var avec 39 %).

Il n'est pas envisagé à court terme dans le cadre du projet de PPA d'intégrer de nouvelles actions concernant l'autoroute d'ici l'approbation du PPA 06 prévue fin 2021. Néanmoins, il est à noter qu'un projet de mise en place d'une régulation dynamique de la vitesse sur l'A8 entre Antibes et Nice est en cours, impliquant une diminution de la vitesse limite aux heures de pointe mais également lors des situations particulières, notamment les épisodes de pollution, avec à la clef une baisse des émissions de polluants. Ce projet pourra être valorisé à travers les instances de suivi / animation du PPA 06 (caractère évolutif du PPA).

Par ailleurs, dans le cadre des travaux du projet de PPA 06, une action dédiée à la mise en place d'une voie réservée au covoiturage a été proposée mais n'a pas été retenue pour des raisons liées au trafic et à la sécurité routière.

Concernant l'évaluation des risques sanitaires

- « compléter l'évaluation environnementale du PPA par une évaluation territorialisée des risques pour la santé des habitants, au moins sur les territoires les plus soumis à pollution de l'air » (page 16) ;
- « compléter le dossier par une modélisation de la pollution de l'air ambiant et des risques sanitaires associés dans les quartiers de Nice et Cannes proches des bassins des ports et d'identifier la contribution des navires » (page 23).

La réalisation d'une telle évaluation semble dépasser largement le cadre d'un PPA et de son évaluation environnementale. Il convient toutefois de noter que l'action n°48 du projet de PPA 06 - « Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires » - prône la réalisation études d'Évaluation Quantitative des Impacts Sanitaires de la Pollution de l'Air.

Concernant les ports, celui de Cannes fait l'objet d'une étude en cours de finalisation et celui de Nice a fait l'objet d'études accessibles sur le site internet d'AtmoSud via les liens suivants :

https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/200511_synthese_travaux_ports_2018.pdf

https://www.atmosud.org/sites/paca/files/atoms/files/200604_atmosud_note_technique_port-nice-2019_vf.pdf

Concernant l'impact de la pollution sur la biodiversité

- « de compléter l'évaluation environnementale par une évaluation des incidences écotoxicologiques et physiques sur les écosystèmes, notamment les sites Natura 2000 » (page 17) ;
- « compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure de l'AOT⁴⁰, l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels puis de mettre en place si nécessaire les mesures qui permettent de garantir le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité » (page 24).

Les effets de la pollution atmosphérique sur les écosystèmes sont déjà abordés dans l'évaluation environnementale, via la mention des effets généralement démontrés dans la littérature scientifique. Considérant les forts enjeux locaux en matière de biodiversité, la DREAL peut travailler à mettre en œuvre un programme d'étude spécifique sur la mesure de l'AOT₄₀ et l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels, contextualisé aux enjeux du département. Ces travaux pourront faire l'objet de restitutions lors des échéances de suivi du plan. Ils seront conditionnés à l'appui des structures d'expertises ad hoc ainsi qu'à la possibilité de financements ministériels.

Autres recommandations

Sur le positionnement des stations et des capteurs

- « Pour la complète information du public, l'Ae recommande de rappeler le positionnement des stations et la justification 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 » (page 10) ;
- « Pour pouvoir garantir le respect de l'objectif du PPA, l'Ae recommande dès à présent de réévaluer si le positionnement actuel des capteurs est adapté pour pouvoir le démontrer et de compléter le PPA par une mesure de suivi par des campagnes ciblées sur les secteurs les plus exposés » (page 23).

Le positionnement des stations et le nombre de mesures répondent aux exigences de l'arrêté du 16/04/21 relatif au dispositif national de surveillance de la qualité de l'air ambiant (notamment Titre I, Chap II, Art. 10-11 et Annexe 4). La conformité du dispositif est validée par le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA), grâce notamment aux fiches descriptives des stations qui sont maintenues par le service mesures d'AtmoSud. Un résumé de ces fiches est disponible sur la page suivante: <https://www.atmosud.org/donnees/acces-par-station>.

La conformité des sites peut être vérifiée par le biais de campagnes temporaires. Les zones candidates peuvent être identifiées grâce aux cartographies fines échelles réalisées par une combinaison de mesure et de modélisation. A terme, un site de campagne temporaire qui s'avérerait plus adapté pourrait remplacer un site « historique ». Pour cela, les sites de campagnes temporaires doivent respecter tous les critères réglementaires de macro et micro-implantation d'une station de référence.

L'annexe 2 de l'évaluation du PPA par AtmoSud explicite la méthode de calcul pour estimer l'évolution des concentrations de polluants par rapport aux évolutions d'émission.

Sur l'analyse des épisodes de pollution

L'Autorité environnementale recommande de « compléter l'évaluation environnementale par une analyse des pointes de pollution pour tous les autres polluants que l'ozone, dans l'état initial puis en 2025 » (page 11).

En plus de l'ozone, des épisodes de pollution dans les Alpes-Maritimes ont concerné les particules fines PM10, avec un nombre de jours très faible sur un an. En effet, depuis le 01/01/2017 (année de référence du projet de PPA 06), le dispositif préfectoral a été déclenché 5 jours pour les PM10 dont 4 jours en 2021 en raison de l'arrivée de sables sahariens.

Sur le périmètre d'analyse de l'évaluation environnementale

L'Autorité environnementale recommande de « présenter la problématique des pollutions atmosphériques sur un périmètre suffisant pour tenir compte de l'ensemble des émissions qui affectent la qualité de l'air du département et des territoires affectés par la pollution atmosphérique émise sur le périmètre du PPA » (page 12), dans une logique de bande littorale, de l'est du Var à la Ligurie.

Le département des Alpes-Maritimes a des enjeux en termes de qualité de l'air qui se situent principalement sur la frange littorale. Celle-ci comprend les grands centres urbains ainsi que les principaux axes routiers, et donc les principales activités du département.

Les enjeux sont bien moins importants sur l'est varois, beaucoup moins urbanisée que la bande littorale des Alpes-Maritimes. Les émissions des 2 EPCI de l'est varois (Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez et Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée), qui ne font pas partie du périmètre du projet de PPA du Var également en révision, représentent moins de 3 % des émissions de l'ensemble du département du Var, que ce soit pour les NOx ou pour les particules fines. De plus, Les centres urbains moins denses font que la population est moins exposée aux lignes directrices de l'OMS : pour les NOx et les particules fines, moins de 500 personnes sont concernées par des dépassements sur chacun des 2 territoires de l'est varois.

Sur l'analyse des solutions de substitution et la justification des choix

L'Autorité environnementale recommande de « compléter le chapitre sur les choix en explicitant, le cas échéant, les options alternatives envisagées afin de mieux protéger la population et les écosystèmes et les raisons de leur abandon » (page 14).

Lors de la démarche d'élaboration des objectifs du projet de PPA 06, il n'a volontairement pas été défini *a priori* différents scénarii (reflétant différents niveaux d'ambition) en matière de réduction des émissions et donc de diminution des concentrations dans la mesure où ceux-ci n'auraient pas correspondu à la réalité des actions du territoire (en cours ou à venir à court terme). Les objectifs en matière de concentration et de population exposée ont été définis *in fine* sur la base de l'évaluation la plus réaliste du plan d'actions. Le projet de PPA 06, co-construit avec les partenaires mettant en œuvre la majorité des actions, a en effet pour ambition d'offrir une vision partagée et la plus réaliste possible de la situation en 2025 et permettre ainsi au long du suivi, en fonction de ses conclusions, que les partenaires augmentent progressivement leurs niveaux d'ambition sur les actions recensées ou sur de nouvelles actions.

Sur la localisation des secteurs où la population est exposée à la pollution

L'Autorité environnementale recommande de « reprendre dans l'évaluation environnementale des extraits des cartes de l'étude AtmoSud localisant précisément les secteurs où la population est exposée à des valeurs supérieures aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé » (page 16).

Des « zoom » cartographiques par polluant, avec la position du bâti, pourront être fournis, en lien avec AtmoSud.

Sur l'articulation avec le SRADDET

L'Autorité environnementale 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 » (page 19).

Effectivement, l'évaluation environnementale mentionne que le PPA n'atteint pas les objectifs du SRADDET, mais que les tendances d'évolution des réductions d'émissions peuvent être considérées comme compatibles car elles y participent.

Une illustration de ce que représenterait l'atteinte stricte des objectifs du SRADDET pour les Alpes-Maritimes figure dans l'évaluation réalisée par AtmoSud, en page 67 : « le respect stricto sensu de l'objectif 2025 du SRADDET nécessiterait un effort de réduction supplémentaire de 956 tonnes / an. Pour rappel, pour le secteur du transport routier, principal émetteur de NOx, les gains du PPA en 2025 par rapport au scénario tendanciel sont de 763 tonnes / an. ». Cela constitue, au vu de l'échéance, un scénario de rupture, peu réaliste. Il n'est donc pas proposé de modifier les objectifs du projet de PPA 06.

Sur l'information et la sensibilisation du public

L'Autorité environnementale recommande « d'informer et sensibiliser le public sur l'importance des impacts sur la santé de la circulation et de la vitesse automobile en centre-ville de Nice et sur l'autoroute A8 » (page 20).

Les pouvoirs publics et leurs partenaires sont légitimes à porter des actions d'information et de sensibilisation sur l'importance des impacts sur la santé de la circulation et de la vitesse automobile en centre-ville de Nice et sur l'autoroute A8. Le projet de PPA 06 valorise d'ailleurs de nombreuses actions dans d'autres domaines, dont certaines portées par les associations (parmi lesquelles AtmoSud) en lien avec les collectivités (cf fiches-action n°50 et 51).

Il conviendra donc de réfléchir, en lien avec l'ensemble des partenaires dans le cadre du suivi-animation du PPA 06, à la mise en œuvre de cette sensibilisation du public, au-delà de celle déjà réalisée lors des épisodes de pollution durant lesquels la vitesse réglementaire est abaissée de 20 km/h dès le premier niveau d'alerte.

Sur la Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)

L'Autorité environnementale recommande de « préciser le périmètre et le contenu de la zone à faibles émissions de la métropole de Nice, en veillant à couvrir l'ensemble des secteurs susceptibles de dépasser les valeurs de référence pour les oxydes d'azote (valeur limite) et les particules (valeurs guides) » (page 20).

Le périmètre et le contenu de la ZFE-m, ne sont à ce jour pas finalisés. Il reviendra aux porteurs de la ZFE-m – la Métropole Nice Côte d'Azur et la Ville de Nice – de les préciser prochainement.

Sur le remplacement d'appareils de combustion peu performants et l'utilisation de solvants

L'Autorité environnementale recommande de « mettre en place des mesures d'incitation au remplacement d'appareils de combustion peu performants, et de dispositifs d'information et de sensibilisation aux liens entre l'utilisation de solvants, les émissions domestiques et les risques sanitaires liés à la pollution à l'intérieur des locaux » (page 21).

Concernant les appareils de combustion peu performants liés au chauffage, les actions du projet de PPA 06 relatives à l'amélioration de l'empreinte environnementale du bâti et à la réduction de l'impact du chauffage (cf fiches-actions n°43 à 46) s'inscrivent dans cette recommandation.

Concernant l'utilisation des solvants, les pouvoirs publics et leurs partenaires sont légitimes à porter une action de sensibilisation sur l'enjeu de la bonne utilisation des solvants domestiques, que ce soit en regard des enjeux sanitaires en matière d'air extérieur ou intérieur. Cette action pourra notamment être discutée lors de la première échéance de suivi du PPA 06, afin d'en déterminer plus clairement les contours entre État, collectivités et associations. Des synergies devront être trouvées avec les actions de sensibilisation possiblement déjà menées par les partenaires.

Sur les émissions au voisinage de l'aéroport

L'Autorité environnementale recommande de « compléter l'évaluation environnementale par une quantification des émissions directes et indirectes des polluants atmosphériques et de la qualité de l'air au voisinage de l'aéroport, dans l'état actuel et en tenant compte des augmentations de trafic que rendraient possibles le projet d'extension (avions, en escale ou en phase décollage/atterrissage, engins associés aux manœuvres et fonctionnement des avions) » (page 22).

Le projet d'extension de l'aéroport de Nice n'est pas évoqué dans le projet de PPA 06. En effet, ce projet, qui concerne le terminal 2.3, est motivé par la nécessité d'améliorer l'accueil et la sécurité des passagers au regard de la densité du nombre de passagers observée dans les aérogares. Il n'occasionnera pas d'augmentation de la pollution de l'air dans la mesure il n'est pas prévu de modification des pistes, postes de stationnement avions et trajectoires de vols.

En outre, comme indiqué en page 2 du présent mémoire, les hypothèses retenues lors de l'évaluation du projet PPA 06 se basent sur des scénarios tendanciels établis avant la crise sanitaire liée au COVID 19.

A noter que les émissions de particules ultrafines ont été mesurées aux abords de l'aéroport de Nice en 2020 dans le cadre d'une étude exploratoire qui montre clairement une influence de l'activité de l'aéroport sur le nombre de particules ultrafines, en mentionnant toutefois que les mouvements d'avions (décollage/atterrissage) seuls ne suffisent pas à expliquer l'évolution du nombre de particules ultrafines et à en être à l'origine. Cette étude est disponible sur le site internet d'AtmoSud :

<https://www.atmosud.org/fiche-etude/etude-exploratoire-des-particules-ultrafines-laeroport-de-nice-cote-dazur>