

DEPARTEMENT DE LA HAUTE SAVOIE

COMMUNES DE LA VALLEE DE L'ARVE

AMANCY, ARACHES-LA-FRASSE, ARENTHON, AYZE, BONNEVILLE, BRISON, CHAMONIX-MONT-BLANC, CHATILLON SUR CLUSES, CLUSES, COMBLOUX, CONTAMINES SUR ARVE, CORDON, CORNIER, DEMI-QUARTIER, DOMANCY, ETEAUX, LA CHAPELLE-RAMBAUD, LA ROCHE SUR FORON, LE PETIT BORNAND-LES GLIÈRES, LE REPOSOIR, LES CONTAMINES-MONTJOIE, LES HOUCHES, MARIGNIER, MAGLAND, MARNAZ, MEGÈVE, MONT-SAXONNEX, NANCY SUR CLUSES, PASSY, PRAZ SUR ARLY, SAINT GERVAIS-LES-BAINS, SAINT-LAURENT, SAINT PIERRE EN FAUCIGNY, SAINT SIGISMOND, SAINT SIXT, SALLANCHES, SCIONZIER, SERVOZ, THYEZ, VALLORCINE, VOUGY.

ENQUÊTE PUBLIQUE

PLAN DE PROTECTION **DE L'ATMOSPHERE**

(Projet)

Lundi 26 Septembre au Vendredi 28 Octobre 2011

Commission d'Enquête : Raymond MAUBUISSON – Président – Michel MESSIN Yves CASSAYRE

SOMMAIRE

Partie I INFORMATIONS GENERALES Pages 1 à 26

- Dispositions administratives	Page 2
- Préparation du projet	Pages 2 à 8
- Déroulement de l'Enquête	Pages 9 à 10
- Le Dossier	Pages 10 à 11
- Présence de la Commission	Page 11
- Historique de l'Enquête	Page 12
- Les Registres d'Enquête Publique	Page 13
- Relation comptable des Opérations	Page 13
- Auditions diverses	Page 13
- Les Mairies sans observations du Public	Page 14
- Avis et Délibérations des Maires et Conseils Municipaux	Pages 15 à 22
- Les autres délibérations	Pages 23 à 26

Partie II ANALYSE DES OBSERVATIONS ET REGISTRES D'ENQUETE PUBLIQUE Pages 27 à 299

- Analyse des Observations	Pages 27 à 36
- Registres d'Enquête Publique	
• Préfecture – Sous- Préfecture	Pages 37 à 54
• Bonneville	Pages 55 à 75
• Canton de Bonneville	Pages 76 à 81
• La Roche sur Foron	Pages 82 à 94
• Canton de la Roche	Pages 95 à 101
• Scionzier – Cluses – Sallanches	Pages 103 à 118
• St Gervais (le Fayet)	Pages 119 à 120
• Passy	Pages 121 à 144
• Chamonix	Pages 145 à 163
• Les Houches	Pages 164 à 172
• Servoz	Pages 173 à 175
• Vallorcine	Page 176
• Internet Particuliers	Pages 177 à 253
• Internet Associations	Pages 254 à 299

**Partie III AVIS DE LA COMMISSION
PAR THÈMES**

Pages 300 à 380

- Sommaire	Pages 300 à 301
- Les limites du Dossier	Pages 302 à 309
- Les Transports	Pages 310 à 323
- Les Installations de Combustion	Pages 324 à 326
- L'Industrie	Pages 328 à 329
- Mesures Techniques Diverses	Pages 330 à 332
- Surveillance et Contrôle	Pages 333 à 336
- Urbanisme - Territoire	Page 337
- Information de la Population	Pages 338 à 339
- Evaluation des Mesures du PPA	Pages 340 à 341
- Comptes rendus d'Auditions	Pages 342 à 380

DOCUMENTS ANNEXES

- Courrier ATMB (Partie III)
- Courrier SGL CARBON du 18/11/2011((Partie III)
- La documentation de Nosterpaca (partie II)
- La documentation de TLF (partie II)

De nombreux documents qui figurent dans notre rapport nous ont été transmis directement par voies électroniques.

LES CONCLUSIONS FONT L'OBJET D'UN DOSSIER

SEPARE



PREFET DE LA HAUTE-SAVOIE

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA
PROTECTION DES POPULATIONS
Service Protection de l'Environnement Industriel et Agricole

Annecy, le 30 août 2011

RÉF. : PEIA/MA

LE PREFET DE LA HAUTE-SAVOIE,
Chevalier de la Légion d'Honneur

Arrêté n°2011242-0003

de prescription d'une enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la vallée de l'Arve.

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 à L 123-16, L 124-1 à L 124 -8, L -222-4 à L 222-7, L 223-1, R 123-1 à R 123-23 et R 222-13 à R 222-36;

VU le décret n° 2004.374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements et notamment son article 43;

VU le décret du 11 novembre 2010 portant nomination de Monsieur Philippe DERUMIGNY, Préfet, en qualité de Préfet de la Haute-Savoie;

VU l'avis favorable émis par le Comité Départemental des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) de la Haute-Savoie lors de sa séance du 18 mai 2011;

VU la procédure de consultation des organes délibérants des Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale inclus dans le périmètre du PPA de la vallée de l'Arve, du Conseil Général de la Haute-Savoie et du Conseil Régional Rhône-Alpes menée en application des articles L 222-4-II et R 222-21 du code de l'environnement;

VU la décision E11000279/38 du 16 juin 2011 par laquelle le Président du tribunal Administratif de Grenoble a désigné la commission d'enquête;

SUR proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture;

ARRETE

Article 1 : Le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l' Arve sera soumis à une enquête publique du 26 septembre au 28 octobre 2011 inclus. Ce projet concerne les 41 communes suivantes :

Amancy, Araches-la-Frasse, Arenthon, Ayze, Bonneville, Brison, Chamonix-Mont-Blanc, Chatillon sur Cluses, Cluses, Combloux, Contamines sur Arve, Cordon, Cornier, Demi-Quartier, Domancy, Eteaux, La Chapelle-Rambaud, La Roche sur Foron, Le Petit Bornand-Les Glières, Le Reposoir, Les Contamines-Montjoie, Les Houches, Marignier, Magland, Marnaz, Megève, Mont-Saxonnex, Nancy sur Cluses, Passy, Praz sur Arly, Saint Gervais-Les-Bains, Saint-Laurent, Saint Pierre en Faucigny, Saint Sigismond, Saint Sixt, Sallanches, Scionzier, Servoz, Thyez, Vallorcine, Vougy.

Article 2 : Pendant toute de la durée de l'enquête, un exemplaire du dossier sera mis à la disposition du Public :

- à la Sous-Préfecture de BONNEVILLE – 122 rue du Pont BP 138 74136 BONNEVILLE CEDEX
- à la Direction Départementale de la Protection des Populations de Haute-Savoie– 9 rue Blaise Pascal BP 82 74603 SEYNOD CEDEX
- ainsi que dans les mairies des communes mentionnées à l'article 1er du présent arrêté

Chacun pourra en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux et consigner éventuellement ses observations sur les registres prévus à cet effet.

Ces registres seront ouverts et paraphés par la Commission d'Enquête, et pour chacun en ce qui le concerne par les Maires des Communes visés à l'article 1, par Monsieur le Sous-Préfet de BONNEVILLE et par Madame la Directrice Départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie.

Le projet de PPA pourra être consulté sur le site internet de la Préfecture de Haute-Savoie www.haute-savoie.gouv.fr où des boîtes aux lettres seront ouvertes pour permettre au public de faire part de ses remarques et observations.

Des remarques écrites pourront également être adressées par lettre au Président de la commission d'enquête du Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l' Arve, soit à l'une des 41 Mairies visées à l'article 1, soit en Sous Préfecture de BONNEVILLE ainsi qu'à la Direction Départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie.

Article 3 : La commission d'enquête désignée par le président du Tribunal Administratif de GRENOBLE est composée de:

Président : Monsieur Raymond MAUBUISSON

Membres Titulaires : Monsieur Michel MESSIN
Monsieur Yves CASSAYRE

Membre Suppléant : Monsieur Bernard CHEVALLIER-GAUME

En cas d'empêchement de Monsieur Raymond MAUBUISSON, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Michel MESSIN, membre titulaire de la commission.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par Monsieur Bernard CHEVALLIER-GAUME, membre suppléant.

Les membres de la commission se tiendront à la disposition du public aux lieux, dates et heures ci-dessous:

LIEUX	DATES	HEURES
Mairie de BONNEVILLE *Salle du Môle les 26/09 et 1 ^{er} /10 *Salle consulaire les 11 et 27/10	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * mardi 11 octobre 2011 * jeudi 27 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de CHAMONIX-MONT-BLANC	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 8 octobre 2011 * mercredi 19 octobre 2011 * mercredi 26 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de CLUSES * Salle des Sociétés les 26/09, 1 ^{er} /10 et 26/10 * Salle des Mariages le 13/10	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * jeudi 13 octobre 2011 * mercredi 26 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de LA ROCHE SUR FORON	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 15 octobre 2011 * jeudi 20 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de PASSY	* mardi 27 septembre 2011 * mardi 4 octobre 2011 * samedi 15 octobre 2011 * jeudi 27 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 9 heures à 12 heures * de 14 heures à 18 heures
Bureau d'Etat Civil du Fayet 49 rue de la Poste – LE FAYET SAINT GERVAIS-LES-BAINS	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * mercredi 12 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Salle des Aiguilles de Warens Bâtiment Saint Eloi 147 rue Pellissier à SALLANCHES	* lundi 26 septembre 2011 * mercredi 5 octobre 2011 * samedi 22 octobre 2011 * vendredi 28 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 16 heures à 20 heures * de 9 heures à 12 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de SCIONZIER *Salle Virgile les 27/09, 20 et 25/10 *Salle Blaise Pascal le 22/10	* mardi 27 septembre 2011 * jeudi 20 octobre 2011 * samedi 22 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 17 heures * de 14 heures à 18 heures

Article 4 : Des affiches annonçant l'enquête seront apposées 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant toute la durée de celle-ci dans les lieux habituels d'information des 41 communes concernées citées à l'article 1er du présent arrêté.

Article 5 : En outre, un avis portant sur l'organisation de l'enquête sera inséré, par les soins du Préfet - Direction départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie-, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans 2 journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de la Haute-Savoie.

Ces formalités devront être justifiées par un certificat d'affichage et de publication des maires transmis à la Direction départementale de la protection des Populations de la Haute-Savoie et par un exemplaire des journaux dans lesquels l'avis précité aura été inséré.

Article 6 : A l'expiration du délai fixé à l'article 1er, les registres d'enquête seront clos et signés par les maires des 41 communes concernées, par Monsieur le Sous-Préfet de BONNEVILLE et par Madame la Directrice départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie. puis, transmis, dans les 24 heures avec le dossier d'enquête au Président de la commission d'enquête.

Après avoir visé toutes les pièces du dossier, la commission d'enquête établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations formulées et consignera ensuite, sur un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables ou non au projet présenté.

Le Président de la commission d'enquête transmettra au Préfet de la Haute-Savoie – Direction départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie – les dossiers d'enquête avec le rapport et les conclusions motivées dans un délai d'un mois à compter de la date de clôture de l'enquête.

Dès réception, le Préfet de la Haute-Savoie - Direction départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie - adressera copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête au Président du Tribunal Administratif de GRENOBLE et à Monsieur le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête, à la Direction départementale de la Protection des Populations de la Haute-Savoie et sur le site internet de la Préfecture de Haute-Savoie-www.haute-savoie.gouv.fr.

Article 7 : L'autorité compétente pour arrêter le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve à l'issue de la procédure d'instruction est le Préfet de la Haute-Savoie.

Article 8 : L'arrêté relatif au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la Haute-Savoie et sur le site internet de la Préfecture de la Haute-Savoie-www.haute-savoie.gouv.fr. Un avis de publication sera inséré dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de la Haute-Savoie.

Article 9 : La Direction départementale de la Protection des Populations de Haute-Savoie et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - Unité Territoriale des deux Savoie sont les autorités auprès desquelles des informations peuvent être demandées.

Article 10 : Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, Madame la Directrice départementale de la Protection des Populations (DDPP), Monsieur Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera adressée aux maires des communes concernées, au Président du tribunal Administratif de Grenoble, à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, et à Messieurs les membres titulaires et suppléant de la commission d'enquête.

Le Préfet,


Philippe DERUMIGNY

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

PLAN DE PROTECTION DE

L'ATMOSPHERE

(Projet)

COMMUNES DE LA VALLEE DE L'ARVE

AMANCY, ARACHES-LA-FRASSE, ARENTHON, AYZE, BONNEVILLE, BRISON, CHAMONIX-MONT-BLANC, CHATILLON SUR CLUSES, CLUSES, COMBLOUX, CONTAMINES SUR ARVE, CORDON, CORNIER, DEMI-QUARTIER, DOMANCY, ETEAUX, LA CHAPELLE-RAMBAUD, LA ROCHE SUR FORON, LE PETIT BORNAND-LES GLIÈRES, LE REPOSOIR, LES CONTAMINES-MONTJOIE, LES HOUCHES, MARIGNIER, MAGLAND, MARNAZ, MEGÈVE, MONT-SAXONNEX, NANCY SUR CLUSES, PASSY, PRAZ SUR ARLY, SAINT GERVAIS-LES-BAINS, SAINT-LAURENT, SAINT PIERRE EN FAUCIGNY, SAINT SIGISMOND, SAINT SIXT, SALLANCHES, SCIONZIER, SERVOZ, THYEZ, VALLORCINE, VOUGY.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Lundi 26 Septembre au Vendredi 28 Octobre 2011 inclus

RAPPORT D'ENQUÊTE

Objet de l'Enquête : PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (Projet)

Références : Arrêté N° 2011242-0003 du 30 Août 2011
de Monsieur le Préfet de Haute-Savoie

---oooOooo---

Dispositions Administratives Préalables

- Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 à L 123-16, L 124-1 à L 124 -8, L -222-4 à L 222-7, L 223-1, R 123-1 à R 123-23 et R 222-13 à R 222-36;
- Vu le décret n° 2004.374 du 29 avril 2004 modifié, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements et notamment son article 43;
- Vu le décret du 11 novembre 2010 portant nomination de M. Philippe DERUMIGNY, Préfet, en qualité de Préfet de la Haute-Savoie;
- Vu l'avis favorable émis par le Comité Départemental des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) de la Haute-Savoie lors de sa séance du 18 mai 2011;
- Vu la procédure de consultation des organes délibérants des Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale inclus dans le périmètre du PPA de la vallée de l'Arve, du Conseil Général de la Haute-Savoie et du Conseil Régional Rhône-Alpes menée en application des articles L 222-4-II et R 222-21 du code de l'environnement;
- Vu la décision E11000279/38 du 16 juin 2011 par laquelle le Président du tribunal Administratif de Grenoble a désigné une Commission d'enquête;
- Vu l'Arrêté n° 2011242-0003 du 30 Août 2011 de Monsieur le Préfet de Haute Savoie prescrivant de procéder à une enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la vallée de l' Arve.

Disons avoir procédé à l'Enquête Publique qui s'est déroulée dans les quarante et une Mairies prévues dans le cadre de l'Arrêté Préfectoral précité, aux jours et heures d'ouverture des dites Mairies

Préparation du projet de PPA

Ce projet a été rédigé par les services de l'Etat, avec un pilotage par la Préfecture (DDPP), dans le cadre d'une large concertation.

On trouvera dans le tableau ci-dessous le récapitulatif des structures et personnes qui ont été invitées à participer à l'élaboration du dossier.

COLLEGE ASSOCIATIONS	REPRESENTANTS
FRAPNA	Docteur Laurence MATHEY Gérard DECORPS
A.G.F.U.T. et D.T.C. 74 (association Genevois Faucigny des usagers transport en commun)	Régis VALLIER
A.E.P.R. (Arenthon Environnement en Pays Rochois)	Représenté par la FRAPNA
A.R.N.A.R. (aiguilles rouges)	Dominique GUBLER (PDT)
A.R.S.M.B. Place de l'Eglise 74400 CHAMONIX MONT BLANC	Pierre COMELIAU (Pdt) Simon METRAL (vice Pdt) Jean MARTINETTI (membre CA)
Syndicat Apiculture 74	Monsieur VILLOUD (président)
Les Amis de la Terre	
C.P.V.H. (Comité de préservation du village des Houches)	Anne LASSMAN-TRAPPIER (PDTE)
A.P.E.M. (association pour la protection du Môle)	Pas de réponse
Les Amis de Megève et Demi Quartier	Pas de réponse
L.P.O. 74	Pas de réponse
Vivre en Giffre	Pas de réponse
Moderato Durabile	Pas de réponse
A.A.R.N.P. (réserve naturelle Passy) Chalet d'accueil de Plaine Joux 74190 PASSY	
A.Q.V.P. (association pour qualité vie à PASSY)	François BERGNA
A.C.R.P. (association citoyenne et républicaine de Passy)	Lionel JACQUET
ASTERS	Pas de réponse
Pays Rochois au Naturel	Claudine CHEREZE Présidente Robert GAILLARD administrateur Philippe KLEIN Trésorier (s/réserve)
M.E.H.V.A. (mouvement écologique de la Haute vallée de l'Arve)	Yvonne VILLAUME
A.P.E.C.V. (association pour la protection de l'environnement et du cadre de vie de Verchaix)	Paul DYLAS
Association Victimes Pollution Air en Vallée de l'Arve	Michel MANIGLIER président
PRIORITERRE	Thibaut OUSTRY (responsable pôle opérationnel)
Association Rail Dauphine Savoie Léman + FNAUT + AEDTF	Lionel BRASIER, Vice Président Didier CHAGNY
Association SENTIERS CITOYENS	Philippe DEPARIS
COLLEGE PERSONNALITES QUALIFIEES	
Docteur Cécile BUVRY	Médecin généraliste
METEO FRANCE	Gilles BRUNOT
SANTE au TRAVAIL (sites de Sallanches, Cluses et Bonneville)	Philippe MAUME, Directeur général
S.N.P.S.T. (syndicat national des professionnels de la santé au travail)	Pas de réponse

COLLEGE COLLECTIVITES	REPRESENTANTS
Conseil Régional	Marie-Noëlle ROUX-LEFEBVRE Chargée de projet européens AERA et RENERFOR Direction de l'Environnement et de l'Energie (D2E) Caroline MUSCELLA Chargée d'études Transports à travers les Alpes Direction des Transports Région Rhône Alpes 78 route de Paris – BP 19 69751 charbonnières Les Bains
Conseil Général	Danielle TEYSSONNEYRE Chargée de mission au Service Environnement - CONSEIL GÉNÉRAL de la Haute-Savoie- DAEDR - BP 2444 74041 ANNECY CEDEX Tél . : 04.50.33.58.17
COMMUNES	
Commune de AMANCY	Monsieur Claude MONET, maire
Commune de ARACHES	Georges THIBAUT Conseiller municipal, responsable commission développement durable
Commune de ARENTHON	Monsieur Claude MOENNE, adjoint au maire
Commune de AYZE	Denis CARDINET, ADJOINT AU MAIRE
Commune de BONNEVILLE	Martial SADDIER, maire
Commune de BRISON	Madame le maire
Commune de CHAMONIX MONT BLANC	Joël DIDILLON, 1 ^{ER} ADJOINT
Commune de CHATILLON SUR CLUSES	Yves JORDANIS, conseiller
Commune de CLUSES	Monsieur HUGARD + Cécile DROUILLET
Commune de COMBLOUX	Pas de réponse
Commune de CONTAMINES SUR ARVE	Serge SAVOINI, maire
Commune de CORDON	Serge PAGET - Maire
Commune de CORNIER	Francis BAULET, conseiller municipal
Commune de DEMI QUARTIER	Bernard GROSSET-JANIN (maire)
Commune de DOMANCY	Monsieur BRONDEX, Maire
Commune de ETEAUX	Pas de réponse
Commune de la CHAPELLE RAMBAUD	
Commune de LA RIVIERE ENVERSE	Pas de réponse
Commune de LA ROCHE SUR FORON	excusée
Commune de LE PETIT BORNAND LES GLIERES	Marc CHUARD, maire
Commune de LE REPOSOIR	Jean-Marc HAEM 1er adjoint
Commune de LES CONTAMINES MONTJOIE	Pas de réponse
Commune de LES GETS	
Commune de LES HOUCHES	Luc HAMONIC (conseiller municipal délégué au développement durable)
Commune de MARIGNIER	Monsieur Raymond MUDRY

Commune de MAGLAND	Josette CROZET maire adjoint
Commune de MARNAZ	Loïc HERVE, maire Joelle GUERIN, 5ème adjointe
Commune de MEGEVE	Pas de réponse
Commune de MIEUSSY	
Commune de MONT SAXONNEX	Monsieur Michel DORIOZ, adjoint au maire
Commune de MORILLON	
Commune de NANCY SUR CLUSES	Sylviane NOEL maire
Commune de PASSY	Monsieur Yves TISSOT, adjoint à l'environnement
Commune de PRAZ SUR ARLY	Yann JACCAZ, maire
Commune de SAINT GERVAIS LES BAINS	Claire GRANDJACQUES Mathieu QUEREL
Commune de SAINT JEOIRE	Monsieur Gilles PERRET, maire
Commune de SAINT LAURENT	Monsieur Alain BENEY Adjoint en charge de l'urbanisme
Commune de SAINT PIERRE EN FAUCIGNY	Monsieur BUFFLIER
Commune de SAINT SIGISMOND	Marie-Antoinette METRAL Maire
Commune de SAINT SIXT	Pas de réponse
Commune de SALLANCHES	excusée
Commune de SAMOENS	Hervé GROPELLIER (3è adj chargé de la sécurité, la montagne et de l'agriculture)
Commune de SCIONZIER	Pas de réponse
Commune de SERVOZ	Gilles BRUNOT
Commune de SIXT FER A CHEVAL	Maire excusé
Commune de TANINGES	Fernand DESCHAMPS
Commune de THYEZ	Martine MACHADO représentante de la commune
Commune de VALLORCINE	Pas de réponse
Commune de VERCHAIX	Pas de réponse
Commune de VOUGY	Christian SARREBOUBEE 2 ème adjoint
EPCI	
Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont Blanc	Corinne SALTZMANN Resp. projets plan climat et Développement Durable + Gilles BRUNOT (élu de SERVOZ et délégué)
Communauté de communes des 4 rivières	Gilles PERRET Maire de ST JEOIRE
Communauté de communes du Pays Rochois	Marin GAILLARD Président de la communauté de communes Daniel BUFFLIER, conseiller communautaire
Communautés de communes Faucigny Glières	Christophe PERY conseiller communautaire (Marignier) Christian SARREBOUBEE conseiller communautaire (Vougy) Marion LEJEAY technicien référent (mairie Marignier)
SIVM de la région de CLUSES	Raymond MUDRY (PDT)
SIVM du Pays du Mont Blanc	Solange SPINELLI (pdte)
Syndicat intercommunal du traitements des ordures ménagères des vallées du Mont Blanc	Gérard DELEMONTEIX Président

Syndicat mixte de la ressource en eau de la région de Saint Pierre en Faucigny	
Syndicat mixte des eaux du Miage	
Syndicat pour le fonctionnement et le développement du collège de Saint Jeoire	
Syndicat scolaire de Marignier	
COLLEGE ETAT	REPRESENTANTS
SOUS-PREFECTURE de BONNEVILLE	Monsieur Gérard DEROUIN, Sous-Préfet Aurélien PELTAN, Secrétaire Général
DDT	Thierry BIDAN Madame FRICKER Sylvie GRILLON Jean-Marc LEPERS
ARS et CIRE	Pierre NUER Bernard MERCIER Marielle SCHMITT CIRE Rhône Alpes (cellule de l'INVS en région) ARS Rhône Alpes 107 rue Servient 69418 LYON cédex 03
SNCF	Pas de réponse
ADEME	Francois SAVOIE
AAPS	Didier CHAPUIS Directeur
DREAL	Serge ARTICO – Chef UT-DREAL 73/74 Céline MONTERO Philippe LEDENVIC – DREAL
DDPP	Michèle ASSOUS (Chef Service P.E.I.A.) Hélène LAVIGNAC (DDPP74)
COLLEGE INDUSTRIELS TRANSPORTEURS ET CHAMBRES CONSULAIRES	REPRESENTANTS
INDUSTRIELS	
C.T.D.E.C.	Emmanuel MOREAU
SGL CARBON	Messieurs DELAVON et BERLIOUX
SITOM VALLEES MONT BLANC (UIOM de PASSY)	Gérard DELEMONTEIX Président
SIVOM Région de CLUSES (UIOM de MARIGNIER)	Pas de réponse
DYNASTAR	Mimmo SALERNO (DIRECTEUR SITE SALLANCHES)
COLAS	Frédéric RILLIOT
FIB 74	Pas de réponse
TRANSPORTEURS	
UNOSTRA	Pas de réponse
FNTR	Sébastien PRABEL (VICE PDT)
TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE	Nicolas BOVERO
ATMB	Patrick TROULAY Dir. Innovation et Marketing
CHAMBRES CONSULAIRES	
C.C.I.	Sandrine BORNAGHI Responsable projet environnement Rémy LIEUPOZ Responsable des relations institutionnelles CCI 74

CHAMBRE DE METIERS	Pas de réponse
CHAMBRE AGRICULTURE	Président excusé
COMITE DE REDACTION « CONTEXTE ET DIAGNOSTIC »	REPRESENTANTS
METEO France ET Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont - Blanc	Gilles BRUNOT
Commune de PASSY	Yves TISSOT
Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont - Blanc	Corinne SALTZMANN
PRIORITERRE	Thibaut OUSTRY
CPVH	Anne LASSMAN- TRAPPIER
ARSMB	Simon METRAL Jean-Pierre COMELIAU Jean MARTINETTI
AGFUT –DTC 74	Régis VALLIER
CTDEC	Emmanuel MOREAU
Commune de MARIGNIER	Christophe PERY Marion LE JAY
Commune de PASSY + Réserve naturelle PASSY	Michel DUBY
COMITE DE REDACTION « PILOTAGE, EVALUATION, SUIVI, APPROFONDISSEMENT »	REPRESENTANTS
Réserve Naturelle PASSY	Michel DUBY
ARSMB	Simon METRAL
CPVH	Anne LASSMAN -TRAPPIER
AQVP	François BERGNA
ARSMB	Jean-Pierre COMELIAU
MEHVA	Yvonne VILLAUME
AGFUT –DTC 74	Régis VALLIER
Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont - Blanc	Corinne SALTZMANN, responsable projet Plan Climat et Développement durable
Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont - Blanc	Madame Dominique ANCEY, élue
Communauté de communes de la vallée de Chamonix – Mont - Blanc	Joël DIDILLON, élu référent Plan Climat
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l'Arve	Michel MANIGLIER (Président)
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l'Arve	Philippe PITTET (trésorier)
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l'Arve	Brigitte LE BRETON (secrétaire)
PERSONNALITE QUALIFIEE	Docteur Cécile BUVRY
TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE	Nicolas BOVERO
FNTR/FNTV	Sébastien PRABEL (Vice Président) Raymond BROUSSE Madame LAVOREL (PDTE)

COMITE DE REDACTION « MESURES »	REPRESENTANTS
ACRP	Lionel JACQUET
Association pour le respect du site du Mont-Blanc	Simon METRAL
CPVH	Anne LASSMAN-TRAPPIER
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l' Arve	Michel MANIGLIER (Président)
ARSMB	Jean-Pierre COMELIAU
Association Rail Dauphine Savoie Leman (ARDSL)	Lionel BRASIER Didier CHAGNY
AQVP	François BERGNA
Réserve Naturelle de PASSY + conseiller municipal de PASSY	Michel DUBY
Mairie de SAINT GERVAIS LES BAINS	Mathieu QUEREL
MEHVA	Yvonne VILLAUME
Communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc	Luc HAMONIC
Communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc	Corinne SALTZMANN
Commune de Cluses (Agenda 21 local)	Cécile DROUILLET
Commune de MARNAZ	Loïc HERVE
FRAPNA 74	Laurence MATHEY (médecin généraliste)
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l' Arve	Philippe PITTET (trésorier)
Association des victimes de la pollution dans la vallée de l' Arve	Brigitte LE BRETON (secrétaire)
SGL CARBON	Gérard BERLIOUX Claude MELINE
ATMB	Cécile DUBOIS-CARRIER Responsable Projets et Partenariats Territoire
CTDEC	Emmanuel MOREAU
PERSONNALITE QUALIFIEE	Docteur Cécile BUVRY
ADEME	François SAVOIE
Communauté de commune FAUCIGNY-GLIERES + Commune de MARIGNIER	Marion LE JAY
Commune de CHATILLON SUR CLUSES	Yves JORDANIS
AIR APS	Didier CHAPUIS
Sous Préfecture de BONNEVILLE	Aurélien PELTAN
Commune de MARIGNIER	Christophe PERY
Commune de SALLANCHES	Yves ROUX
DTD - ARS	Pierre NUER
DDT	Thierry BIDAN

Déroulement de l'Enquête

L'Enquête Publique s'est déroulée du 26 Septembre au 28 Octobre 2011 soit une durée de trente trois jours

Sur la publicité de l'enquête, les dispositions des articles 4 et 5 de l'Arrêté de Monsieur le Préfet ont été respectées à savoir :

- ***Publicité légale dans la Presse :***

Le Dauphiné Libéré du 5 Septembre 2011

Le Dauphiné Libéré du 29 Septembre

L'Essor Savoyard du 8 Septembre 2011

L'Essor Savoyard du 29 Septembre 2011

Ces quatre journaux sont **ANNEXES** à la fin du présent rapport.

- ***Autres publicités dans la Presse :***

Le Journal « Le Dauphiné Libéré » a publié plusieurs articles relatifs au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve :

- 22 Septembre 2011 sur 6 colonnes en page 8

- 26 septembre 2011 en page 8

- 19 octobre 2011 en pages 1 et 8

- ***Affichage dans les Communes :***

Quinze jours avant et pendant la durée de l'enquête du 26 Septembre au 28 Octobre 2011, la publicité a été assurée sur les différents panneaux d'affichage des Communes comme les attestations des Maires le prouvent. A noter que nous avons vérifié les affichages en Mairie et demandé dans les Communes disposant d'une Police Municipale de nous remettre un rapport attestant que les affichages étaient demeurés visibles tout au long de l'enquête. (attestations des maires et des polices municipales ANNEXEES au dossier).

La Préfecture d'Annecy (DDPP sur le site de Seynod) ainsi que la Sous-Préfecture de BONNEVILLE ont assuré cette même publicité.

▪ ***Autres Mesures d'Information :***

Pour la première fois en Haute Savoie dans une Enquête Publique, l'outil informatique a été prévu dans l'Arrêté de Monsieur le Préfet. Le dossier était consultable sur le site de la Préfecture et un lien assurait le transfert vers une boîte «électronique» créée par la Commission d'Enquête, pour recevoir les observations de la population. Les contributions y figuraient après lecture des membres de la Commission, dès le lendemain sur un « Registre d'Enquête Publique Internet » toujours sur le site de la Préfecture

Plusieurs Mairies sur leur propre site internet ont fait mention de l'existence de cette enquête publique et/ou ont également renvoyé les « internautes » vers le lien donné par les Services Préfectoraux.

Certaines villes ont mentionné l'information sur les panneaux d'affichage lumineux à l'entrée de leur agglomération.

Les Services de la Préfecture (DDPP) ont également prévenu individuellement les associations ayant participé à l'élaboration du projet des dates et lieux de nos permanences.

L'information relative à l'enquête a d'autre part été relayée par le monde associatif : distribution de tract sur la voie publique avec modèle d'observations proposé, réunion publique à Chamonix, envoi de courriers électroniques aux adhérents (liste vraisemblablement non exhaustive).

Le Dossier

Chacun des dossiers conformément aux textes en vigueur se compose :

- DOCUMENTS constituant le dossier "projet de Plan de Prévention de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve", dans le cadre de l'enquête publique.
 - Notice explicative
 - Mention des textes qui régissent l'enquête et le PPA
 - Résumé non technique de présentation du projet de PPA
- DOSSIER GENERAL (Projet de PPA)
- ARRETE DE MONSIEUR LE PREFET DE HAUTE SAVOIE
- REGISTRE(S) D'ENQUÊTE(S) PUBLIQUE(S)

Nous reviendrons dans notre rapport sur le fait qu'il aurait été utile d'inclure dans le dossier les avis et délibérations des communes, ainsi que les avis des autres collectivités et associations ayant participé à l'élaboration de ce plan.

Il y a lieu de signaler, que pendant la durée de notre enquête est paru un arrêté ministériel en date du 2 novembre 2011, relatif au document simplifié d'information mentionné à l'article R222-13-1 du code de l'environnement. Vu sa date de parution, il n'a pas pu être visé dans le dossier soumis à enquête : ses prescriptions sont néanmoins globalement respectées.

Présence de la Commission d'Enquête

Le tableau ci-après définit les différentes permanences assurées par les trois Commissaires Enquêteurs, membres titulaires de la Commission d'Enquête, conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral.

LIEUX	DATES	HEURES
Mairie de BONNEVILLE *Salle du Môle les 26/09 et 1 ^{er} /10 *Salle consulaire les 11 et 27/10	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * mardi 11 octobre 2011 * jeudi 27 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de CHAMONIX-MONT-BLANC	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 8 octobre 2011 * mercredi 19 octobre 2011 * mercredi 26 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de CLUSES * Salle des Sociétés les 26/09, 1 ^{er} /10 et 26/10 * Salle des Mariages le 13/10	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * jeudi 13 octobre 2011 * mercredi 26 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de LA ROCHE SUR FORON	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 15 octobre 2011 * jeudi 20 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de PASSY	* mardi 27 septembre 2011 * mardi 4 octobre 2011 * samedi 15 octobre 2011 * jeudi 27 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 9 heures à 12 heures * de 14 heures à 18 heures
Bureau d'Etat Civil du Fayet 49 rue de la Poste – LE FAYET SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	* lundi 26 septembre 2011 * samedi 1er octobre 2011 * mercredi 12 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 18 heures
Salle des Aiguilles de Warens Bâtiment Saint Eloi 147 rue Pellissier à SALLANCHES	* lundi 26 septembre 2011 * mercredi 5 octobre 2011 * samedi 22 octobre 2011 * vendredi 28 octobre 2011	* de 14 heures à 18 heures * de 16 heures à 20 heures * de 9 heures à 12 heures * de 14 heures à 18 heures
Mairie de SCIONZIER *Salle Virgile les 27/09 et 25/10 *Salle Blaise Pascal les 22 et 20/10	* mardi 27 septembre 2011 * jeudi 20 octobre 2011 * samedi 22 octobre 2011 * mardi 25 octobre 2011	* de 9 heures à 12 heures * de 16 heures à 20 heures * de 14 heures à 17 heures * de 14 heures à 18 heures

Historique de l'Enquête :

- 27 Septembre 2010 : Lancement de la Procédure par Monsieur le Préfet
- Novembre 2010 à Février 2011 : Travaux des comités de rédaction (huit réunions)
- 11 Avril 2011 : Réunion de restitution des travaux. Présentation du Projet
- 18 Mai 2011 : Avis favorable de la CODERST
- 19 Mai au 19 Août 2011 : Consultation des Collectivités
- 31 Mai 2011 : Saisine du Tribunal Administratif pour la désignation d'une Commission d'Enquête
- 16 Juin 2011 : Décision N° E11000279/38 du Président du Tribunal Administratif de désigné les membres de la Commission d'Enquête
- 30 Août 2011 : Arrêté N° 2011242-0003 de Monsieur le Préfet de Haute-Savoie
- 26 Septembre 2011 : Ouverture de l'Enquête Publique
- 28 Octobre 2011 : Clôture de l'Enquête Publique
- 21 Novembre 2011 : Demande d'un délai de 15 jours pour la remise du rapport de la Commission d'Enquête auprès de Monsieur le Préfet
- 25 Novembre 2011 : Accord de Monsieur le Préfet sur la demande de délai
- 12 Décembre 2011 : Remise du Rapport et des Conclusions en Préfecture

Les Registres d'Enquête Publique

Certaines communes ont utilisé plusieurs registres, au total 49 registres sont annexés à notre rapport.

Relation Comptable des Opérations

A la fin de l'Enquête nous avons reçu :

- 92 observations sur les registres d'enquête publique ;
- 48 courriers ou documents annexés ;
- 87 courriels ;

Environ 75 personnes ont consulté le dossier au cours des permanences (en complément de celles ayant déposé).

Le site informatique de la Préfecture dédié au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve a dénombré :

- 2094 entrées pour octobre
- 1929 entrées pour novembre

Auditions diverses

La commission d'enquête s'est entretenue, à son initiative, avec des structures ou des personnes pour améliorer son information. On trouvera au chapitre 10 de la partie III les comptes-rendus de ces auditions.

- SNCF
- Docteur Buvry
- SGL Carbon
- Incinérateur Passy
- Air APS
- ATMB
- Gendarmerie - Police Municipale
- Président du Comité National de l'Air (M. Martial Saddier)
- Agence Economique Départementale (AED)

La CAPEB, sollicitée, n'a pas donné de suite à notre demande.

LES MAIRIES SANS OBSERVATION DU PUBLIC

Sur les 41 Communes incluses dans le périmètre de l'enquête publique certaines (24), malgré la publicité qui a été effectuée, n'ont reçu la visite d'aucun habitant pour consulter le dossier. Les registres nous ont été remis vierges de toute observation.

Nous précisons que pour la majorité d'entre elles, il s'agit de petites communes avec relativement peu d'habitants.

Il s'agit des Communes de :

AMANCY	Canton De La Roche Sur Foron
ARACHES-LA-FRASSE	Canton De Cluses
ARENTHON	Canton De La Roche Sur Foron
AYZE	Canton De Bonneville
BRISON	Canton De Bonneville
CHATILLON SUR CLUSES	Canton De Cluses
COMBLOUX	Canton De Sallanches
CORDON	Canton De Sallanches
CORNIER	Canton De La Roche Sur Foron
DEMI-QUARTIER	Canton de Sallanches
ETEAUX	Canton De La Roche Sur Foron
LA CHAPELLE-RAMBAUD	Canton De La Roche Sur Foron
LES CONTAMINES-MONTJOIE	Canton De Saint Gervais
MAGLAND	Canton de Cluses
MARIGNIER	Canton De Bonneville
MARNAZ	Canton De Scionzier
MEGÈVE	Canton De Sallanches
NANCY SUR CLUSES	Canton De Scionzier
PRAZ SUR ARLY	Canton De Sallanches
SAINT-LAURENT	Canton De La Roche Sur Foron
SAINT SIGISMOND	Canton De Cluses
SAINT SIXT	Canton De La Roche Sur Foron
THYEZ	Canton De Bonneville
VOUGY	Canton De Bonneville

A la demande de son Maire, nous précisons que la Commune de la Chapelle Rambaud considère qu'elle est plus impactée par le Lac Léman, que par la Vallée de L'Arve.

AVIS ET DELIBERATIONS DES MAIRES ET CONSEILS MUNICIPAUX

Nous avons regretté que les obligations en matière de Plan de Protection de l'Atmosphère, ne prévoient pas d'inclure dans le dossier de présentation au public les délibérations des communes et autres collectivités (Conseil Régional – Conseil Général – etc....). Ces délibérations avaient été prises avant le début de l'enquête.

Ces délibérations permettraient aux habitants de constater l'implication de leurs différents élus dans ce dispositif. Le manque de participation de certains élus dans le débat est un des points souvent évoqués dans les observations du public, le sentiment est que la hiérarchie des préoccupations de ces mêmes élus n'est pas satisfaisante, que la santé est insuffisamment mise en avant.

Lors de notre entretien avec Monsieur Martial SADDIER, Président du Comité National de l'Air, nous lui avons fait part de notre souhait.

Nous reproduisons ci-dessous les différentes délibérations et courriers des Communes.

COMMUNE D'AMANCY

Avis favorable avec réserves ci-dessous:

«**En matière de réduction des émissions des installations de combustion**, il est proposé de renforcer la surveillance des installations de combustion, de réaliser des contrôles inopinés et d'interdire l'utilisation des appareils de chauffage d'appoint au bois peu performants lors des épisodes de pollution par les particules. Le porteur de ces mesures sera essentiellement le maire. Or ce dernier ne possède ni l'expertise technique, ni les moyens en personnel nécessaires. En outre, aucun dispositif juridique ne permet au maire ou à son représentant de pénétrer dans une propriété privée pour effectuer des contrôles.

En matière de réduction des émissions du secteur des transports, il est proposé de limiter la vitesse de circulation en période hivernale pour toutes les voies. Cette mesure nécessitera la mise en place de panneaux réglementaires le long des voies concernées. Si un tel dispositif est envisageable sur les axes principaux (réseau autoroutier et voies départementales), il sera plus difficile à mettre en œuvre et d'une efficacité limitée sur les voies communales. En effet, non seulement les réseaux communaux sont très morcelés, mais rares sont les portions de voies communales où les automobilistes peuvent circuler à plus de 70 km/h.»

COMMUNE D'ARENTHON

Avis favorable avec réserves similaires à celles d' AMAMCY + questions ci-dessous:

- Quels sont les chauffages d'appoint peu performants - Sur quels critères ou sur quelles normes seront ils définis ?
- Les énergies bois (granules...) seront-elles totalement proscrites alors qu'actuellement elles sont plutôt encouragées puisque subventionnées ?
- Est-ce-que ce sont uniquement les anciennes installations qui sont visées ? Celles-ci pourront-elles être réhabilitées avec des traitement de fumées ?
- Sera-t-il prévu des aides financières pour les foyers qui devront changer ou améliorer leur système de chauffage ?

COMMUNE DE BONNEVILLE

Avis favorable avec réserves ci-dessous similaires à celles de la communauté de communes Faucigny-Glières:

- prendre en compte l'ambition du SCOT Faucigny Glières d'encourager les déplacements alternatifs à l'usage de la voiture en s'appuyant sur le renforcement de la structuration urbaine du territoire et de limiter l'exposition des populations au risque de pollution de l'air
- faire référence à l'étude d'un périmètre de transports urbains portée par 4 structures intercommunales (CCFG, CC4R, CCPR, CCAS) visant à permettre une mobilité de proximité avec transport en commun dès 2012
- prendre en compte de manière indispensable les mesures volontaires pour améliorer la qualité de l'air et limiter les risques pour la santé des populations
- risque de confusion quant à l'interprétation des responsabilités des acteurs publics au regard des mesures envisagées et de dilution des responsabilités de chacun compte tenu du fait que chaque action du plan est associée à un ensemble de «porteurs de mesures» et déclinée en une série de sous actions
- les communes qui seront porteuses des mesures visant à renforcer la surveillance des installations de combustion par des mesures à l'émission et à procéder à des contrôles inopinés pour les chaudières les plus puissantes et à interdire l'utilisation des appareils de chauffage d'appoint au bois peu performants lors des épisodes de pollution par les particules ne possèdent ni l'expertise, ni les moyens de la mise en œuvre de ces contrôles (humains, juridiques et matériels)
- la proposition de limitation de vitesse en période hivernale sur toutes les voies nécessite la mise en place de panneaux signalétiques réglementaires qui sera plus aisée sur les grands axes routiers que sur le réseau communal
- Il est nécessaire de ne pas remettre en cause la création de voiries nouvelles améliorant la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

COMMUNE DE CHAMONIX MONT BLANC

Voir avis Communauté de Communes Vallée de Chamonix

COMMUNE DE CLUSES

Courrier du 5/09/2011 reçu le 12/09/2011 par la DREAL

Objectifs du PPA partagés par le conseil municipal et rappelé dans le programme de l'Agenda 21 local du bassin clusien qui consacre un axe stratégique aux enjeux liés au climat et aux énergies.

La mairie de Cluses soutient et approuve le projet de PPA, mais attire l'attention sur les 3 points ci-après:

- les restrictions envisagées en matière de chauffage urbain et en particulier la limitation des foyers ouverts pour les particuliers devront être cohérentes avec le soutien affiché à la filière bois-énergie qui cherche à se structurer en Haute-Savoie et être établies sans pénaliser les foyers les plus modestes dans leur démarche d'acquisition ou de vente de biens immobiliers
- les mesures envisagées pour la limitation de la vitesse des véhicules sur les axes routiers lors d'épisodes de pollution et notamment les axes dépendant des communes devraient faire l'objet d'une organisation partagée et accessible à toutes les communes, selon leurs moyens, proposée par les services de l'Etat
- pour l'adaptation des poids lourds locaux à des normes plus restrictives en matière de rejet atmosphériques, un délai suffisant d'adaptation devrait être envisagé pour ne pas pénaliser financièrement les entreprises et organisations locales.

COMMUNE DE COMBLOUX

Avis favorable sur le principe avec réserves ci-dessous:

- Quant au fait que dans la majorité des actions proposées, le pouvoir de police soit reporté sur les maires qui n'ont pas les moyens financiers, humains et matériels de faire face à ces nouvelles charges.
- Que lorsque les communes tentent d'agir en ce sens (demande de liaisons ferroviaires, mise en place de transports en commun, acquisition de véhicules de transports en commun «propres», réduction et limitations de vitesse...), elles ne rencontrent aucune aide de l'Etat.

Souligne les incohérences dans le fait :

- de demander aux citoyens de ne pas brûler leurs déchets verts et de les déposer en déchetterie, distante de 7 Kms pour COMBLOUX, ce qui entraîne une utilisation supplémentaire d'un véhicule émetteur de polluants. Le conseil est d'ailleurs favorable à ce que la compétence de collecte et traitement des déchets en général soit rapidement transférée à la communauté de communes et organisé dans un sens plus pratique pour le citoyen éco-responsable.
- de réduire le chauffage au bois alors qu'il fait partie des énergies renouvelables et que les installations permettent de bénéficier de réductions d'impôts, que nous sommes dans une région où le chauffage au bois est généralisé et source de revenus, que les communes doivent faire face au défaut d'entretien des forêts privées et à l'augmentation des surfaces boisées au détriment des surfaces agricoles fermant ainsi les paysages.
- de faire des pistes cyclables en territoire montagnard!
- de préconiser «une limitation du trafic des poids lourds» et une «interdiction des feux d'artifice» alors que les volumes sont sans commune mesure et les gains de la suppression des feux non connue ou infime.
- S'Interroge sur le terme utilisé dans la mesure provisoire visant à «reporter» le trafic poids lourds transfrontalier
- Regrette que certaines mesures aient d'ores et déjà été écartées et ne puissent par faire l'objet de discussions plus approfondies comme favoriser la construction des biens localement, freiner la consommation..... au motif qu'il s'agissait de mesures ne pouvant être décidées que par une politique nationale et non locale. Il apparaît essentiel que certaines mesures ou idées préconisées justement par les collectivités locales, sur le terrain, puissent «remonter» au sommet de l'Etat.

COMMUNE DE CORDON

Avis favorable et un «considérant» ci-dessous:

Dans les communes rurales dépourvues de police municipale, le maire aura beaucoup de difficultés à exercer ses pouvoirs de police sur ces thématiques environnementales et il sera difficile d'améliorer la situation sur la pollution provenant du chauffage au bois.

COMMUNE DE DOMANCY

Avis favorable avec remarques ci-dessous:

- les mesures proposées sont jugées parfois imprécises, contradictoires et dans certains cas impossibles à appliquer
- les financements restent à définir
- des questions se posent quant au rôle des collectivités locales en matière de contrôle des directives, de financement des dispositifs à mettre en œuvre, de moyens dont elles disposeront.

COMMUNE D'ETEAUX

Avis favorable avec réserves similaires à celles d'AMANCY

COMMUNE DU PETIT BORNAND LES GLIERES

Avis favorable avec les réserves ci-après sur :

- la mise en place des moyens de modernisation pour la réduction des émissions des installations de combustion
- l'interdiction du brûlage des déchets verts, notamment sur les sites difficiles (alpages) car permet le défrichage et le maintien de l'ouverture des paysages
- les moyens pour la modernisation du parc des véhicules utilitaires (transport, artisanat, agriculture)
- la mise en place de réduction de vitesse sur les voies communales et départementales
- la pertinence des limites du PPA avec, à sa porte, des zones urbaines denses, engendrant un trafic intense et non concernées par ce plan.

COMMUNE DES CONTAMINES MONTJOIE

Avis favorable à l'unanimité.

COMMUNE DES HOUCHES

Voir avis Communauté de Communes Vallée de Chamonix

COMMUNE DE MARIGNIER

Avis favorable avec réserves similaires à celles de AMANCY + celles ci-dessous :

- la non remise en cause de la création de voiries nouvelles améliorant la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers
- **la présentation des mesures du PPA peut entraîner une confusion quant à l'interprétation des responsabilités des acteurs publics. L'association d'un cortège de sous-mesures à un groupement de «porteurs de mesures» risque d'entraîner une dilution des responsabilités de chacun des acteurs, au détriment de l'efficacité du PPA.**
- concernant le diagnostic sur les « mesures visant à réduire la pollution atmosphérique élaborées avant l'entrée en vigueur du PPA », au chapitre des transports n'apparaît pas le projet de Périmètre de Transports Urbains mené conjointement par la Communauté de communes du Pays Rochois, la communauté de communes Faucigy-Glières, la communauté de communes Arve et Salève et la Communauté de communes des 4 rivières. Ce projet doit permettre d'assurer une mobilité de proximité en transport en commun à l'horizon 2012.

COMMUNE DE MARNAZ

Approbation du projet, mais attire l'attention de Monsieur le Préfet sur les points suivants :

- La nécessaire adaptabilité des normes applicables aux transports routiers, notamment s'agissant des transports industriels locaux
- La possible interdiction des foyers ouverts est susceptible de générer des difficultés importantes de contrôle
- Il convient de laisser la possibilité de procéder à des brûlages de branches et des écobuages dans des cas limités.

COMMUNE DE MEGEVE

Approbation du projet avec 3 remarques :

- Quid des démarches à faire en cas de constat d'un écobuage?
- Nécessité d'une bonne information des administrés sur les règles en vigueur
- **Une meilleure desserte ferroviaire de la commune limiterait l'utilisation des voitures et par conséquent les émissions de CO2**

COMMUNE DE PASSY

Avis favorable avec les observations ci-dessous :

- suggestion visant à réaffecter le produit des amendes, lors de contrôles de vitesse en période de pollution, au financement des collectivités locales dans le cadre de leur actions pour une meilleure qualité de l'air
- déplacement de l'aire de régulation des poids lourds bien en amont de la pente d'accès au tunnel et du viaduc des Egratz

COMMUNE DE PRAZ SUR ARLY

Avis favorable sur le principe de PPA tout en soulignant les difficultés des élus de terrain pour la mise en place des mesures préconisées.

COMMUNE DE SAINT GERVAIS LES BAINS

Favorable sur le principe avec demandes :

- que les mesures proposées soient réexaminées pour être adaptées à la topographie et aux particularités du territoire des communes de montagne et du Pays du Mont-Blanc
- de réexamen des solutions proposées tant pour les mesures pérennes que pour les mesures temporaires

COMMUNE DE SAINT PIERRE EN FAUCIGNY

Avis favorable à l'unanimité

COMMUNE DE SALLANCHES

Avis Favorable

COMMUNE DE SERVOZ

Voir avis Communauté de Communes Vallée de Chamonix

COMMUNE DE THIEZ

Approuve le projet avec remarques ci-dessous:

- difficulté de mise en œuvre du PPA sur une période de 5 ans (certaines hypothèses d'évolution des émissions relatives au chauffage d'appoint semblent optimistes en comparaison de la situation future possible, les mesures contraignantes de limitation des émissions n'incitent pas fortement à un changement des modes de production d'énergie ou de déplacement, les moyens prévus pour faire appliquer et respecter ce plan, en particulier les mesures coercitives, les facteurs d'actions correctives et les financeurs sont peu explicités, de même que le rapport coût/efficacité des mesures)
- demande à l'Etat de tenir ses engagements en matière de transports, notamment à la hauteur des enjeux de la qualité de l'air en ce qui concerne le trafic de transit par le tunnel du Mont-Blanc et plus généralement de développer le ferroutage ainsi que les modes de transport collectif
- demande à l'Etat et à l'ensemble de ses services sur le terrain de promouvoir les bonnes pratiques notamment en respectant scrupuleusement les obligations et les interdictions (notamment de brûlage de déchets verts)
- souhaite que ce plan, une fois approuvé, soit intégré et serve de complément à la conduite des démarches inscrites dans le cadre de l'Agenda 21 du Bassin Clusien concernant notamment les volets «déplacements», «déchets» et «énergie».

COMMUNE DE VALLORCINE

Voir avis Communauté de Communes Vallée de Chamonix

COMMUNE DE VOUGY

Avis Favorable

LES AUTRES DELIBERATIONS

LE CONSEIL GENERAL

Avis favorable sur le projet de PPA sous réserve de la prise en compte des observations ci- dessous:

- Gratuité des transports : les problèmes techniques et financiers découlant de cette mesure rendent son application difficile
avis défavorable à une telle mesure.
- Contrôle des normes EURO: l'application de la norme EURO4 au parc d'autocars à compter du 1^{er} janvier 2012 semble difficile. Un calendrier plus réaliste serait un parc d'autocars conforme à la norme EURO3 au 01/01/2016 et à la norme EURO4 au 01/01/2020.
avis défavorable à une telle mesure et demande de dérogation pour les véhicules chargés d'une mission de service public (13 camions 19T, 3 camions 6t et 2 engins de déneigement pour 4.5 M€ d'investissement)
- Limitation de vitesse à 70 km/h : coût des panneaux en entrée de zone et masquage des panneaux «fin 70» = 80 000€.
le CG74 souhaite connaître la validité réglementaire de l'AP que prendrait le préfet sur le sujet ainsi que la participation de l'Etat.
- Autres préconisations : urbanisation prioritaire des zones desservies par les TC, mise en place d'un syndicat mixte de transport
- soutien du CG74 aux démarches de PDIE, à la mise en place de parking relais, à la création de voies vertes (vélo-route Léman Mont-Blanc), examen des possibilités de soutien pour les dispositifs de traitement d'air dans les aides à l'équipement en chaufferies bois alimentées par plaquettes, dans les projets innovants en matière de déchets ou d'énergie proposés par les collectivités pour traiter le sujet des déchets verts
- réalisation en cours avec approbation fin 2012 d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET) du CG74

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE CHAMONIX

Amendements ci-après:

- demander en application de l'article 182 de la loi du 12 juillet 2010, dite «Grenelle II» la création d'une ZAPA (zone prioritaire pour l'air) à titre expérimental sur le territoire de la vallée, considérant que l'impératif de santé publique et le dépassement récurrent des pollutions sur ce territoire justifient à eux seuls cette expérimentation qui ne saurait être remise en cause par l'application stricte du critère de population actuellement exigible. **A défaut, il est demandé que soit révisé le seuil d'éligibilité à 50000 habitants pour permettre une application sur le territoire du Pays du Mont-Blanc, compte tenu de la gravité de la situation sanitaire et de la spécificité du territoire (zone de montagne très attractive et traversée par un axe de circulation international)**
- prévoir, dès la mise en application du PPA en janvier 2012, une procédure de régulation stricte des circulations de poids lourds dès que le dépassement des valeurs limites atteint 3 jours consécutifs: cette démarche, matérialisée par un arrêté préfectoral, **induera une restriction des circulations via un système de contingentement temporaire**. L'impératif de protection de la santé publique devra primer sur tout autre.
- accélérer le renouvellement des flottes de véhicules lourds **en établissant un calendrier de retrait des euro 2 et euro 3 qui garantisse le plafonnement, puis la réduction des pollutions atmosphériques: dans ce contexte, confirmer l'interdiction permanente de circulation des véhicules lourds inférieurs à euro 3 au 1^{er} janvier 2012 et une mesure identique applicable au 1^{er} janvier 2013 pour les véhicules lourds inférieurs à euro 4**
- rejeter la proposition consistant à transférer les flux de circulation en vallée de Maurienne (et réciproquement si la situation l'exigeait) en cas de pic de pollution constaté en vallée de l'Arve
- accompagner, comme préconisé par le projet de PPA, **le développement d'offres combinées transport/logement/forfait** pour contribuer à réduire les émissions de transport liées à l'activité touristique
- envisager la mise en place de radars «pédagogiques» sur la RN 205 pour favoriser la réduction des vitesses de circulation et inciter à un meilleur respect des limitations.
- Privilégier la mise en place de dispositifs de traitement de l'air (filtres) sur les installations bois anciennes ou de fortes puissance (supérieures à 100 KW), considérant que vouloir imposer une telle mesure à une installation neuve aurait, auprès des particuliers, un effet dissuasif par le surcoût impliqué sur l'acquisition dudit équipement.
- renforcer les dispositifs **d'aide à l'installation d'équipements améliorant l'efficacité énergétique** des modes de chauffage et réduisant les émissions de polluants, ou au remplacement d'équipements peu performants. Un dispositif **d'aide majorée** sur le périmètre du PPA devra en particulier être étudié et appliqué en partenariat avec les acteurs concernés notamment l'ADEME
- renforcer les incitations fiscales ou financières **en faveur de la rénovation énergétique** des bâtiments collectifs et individuels. Une aide majorée doit pouvoir être mise en place en la matière

- **renforcer les contrôles en matière d'écobuage et de brûlage des déchets verts** et offrir des solutions alternatives: déchetteries, compost.
- instaurer un système d'aide aux collectivités pour organiser le ramassage de porte à porte des déchets verts
- généraliser le système incitatif de mise à disposition de composteurs en faveur des particuliers, telle que pratiquée par le SITOM de Passy
- rappeler aux entreprises de bâtiment l'interdiction du brûlage des déchets combustibles de chantier et les inciter à les déposer dans les déchetteries
- **renforcer les stages d'éco-conduite** dès le stade de l'auto-école et les imposer aux entreprises comme aux collectivités
- inciter les chauffagistes et les installateurs de poêles et de cheminées à suivre une formation favorisant la meilleure efficacité énergétique des équipements,
- accompagner activement les démarches d'éco-quartiers en mettant en place un système d'aides (subventions, prêts, ...) adapté aux besoins et aux spécificités urbanistiques qui les caractérisent
- instaurer une vigilance particulière et disposer d'une information suivie sur les interactions entre les différents polluants, concernant les risques de pollution industrielle émanant des sites de l'usine SGL CARBON ou de l'usine d'incinération des ordures ménagères, situés à PASSY et impactant plus directement la commune de SERVOZ,
- procéder ponctuellement à des campagnes de mesures de polluants, par station mobile et en saison hivernale, sur un certain nombre de secteurs de référence dans la vallée de Chamonix

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS ROCHOIS

Avis favorable à l'unanimité des présents avec réserves:

- sur l'applicabilité des mesures de contrôle à la charge des communes

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES FAUCIGNY GLIÈRES

Avis favorable à l'unanimité avec les réserves suivantes:

- prendre en compte l'ambition du SCOT Faucigny Glières d'encourager les déplacements alternatifs à l'usage de la voiture en s'appuyant sur le renforcement de la structuration urbaine du territoire et de limiter l'exposition des populations au risque de pollution de l'air
- faire référence à l'étude d'un périmètre de transports urbains portée par 4 structures intercommunales (CCFG, CC4R, CCPR, CCAS) visant à permettre une mobilité de proximité avec transport en commun dès 2012

- prendre en compte de manière indispensable les mesures volontaires pour améliorer la qualité de l'air et limiter les risques pour la santé des populations
- risque de confusion quant à l'interprétation des responsabilités des acteurs publics au regard des mesures envisagées et de dilution des responsabilités de chacun compte tenu du fait que chaque action du plan est associée à un ensemble de «porteurs de mesures» et déclinée en une série de sous actions
- les communes qui seront porteuses des mesures visant à renforcer la surveillance des installations de combustion par des mesures à l'émission et à procéder à des contrôles inopinés pour les chaudières les plus puissantes et à interdire l'utilisation des appareils de chauffage d'appoint au bois peu performants lors des épisodes de pollution par les particules ne possèdent ni l'expertise, ni les moyens de la mise en œuvre de ces contrôles (humains, juridiques et matériels)
- la proposition de limitation de vitesse en période hivernale sur toutes les voies nécessite la mise en place de panneaux signalétiques réglementaires qui sera plus aisée sur les grands axes routiers que sur le réseau communal
- Il est nécessaire de ne pas remettre en cause la création de voiries nouvelles améliorant la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers.

SIVOM DU PAYS DU MONT-BLANC

Avis Favorable à l'unanimité avec observations ci-après:

- prise en compte des analyses effectuées récemment sur Saint GERVAIS et le Mont Joux
- prise en compte des investissements réalisés par l'usine SGL CARBON à Chedde/Passy pour limiter la pollution qui semble, aujourd'hui, en deçà des limites préfectorales
- prise en compte des actions menées dans le cadre du Plan Intégré Transfrontalier (PIT) sur les audits énergétiques dans les bâtiments publics et le schéma territorial de mobilité
- prise en compte de la difficulté pour les maires d'exercer leur pouvoir de police notamment dans le cadre du renforcement de la surveillance des installations de combustion

PARTIE II – ANALYSE DES OBSERVATIONS

1. Tableau récapitulatif des intervenants

Dans le tableau ci-dessous figurent les contributeurs et auteurs d'observations, questions et remarques portées à la connaissance de la commission d'enquête.

Figurent dans ce tableau :

- Les lieux de déposition, qui sont les communes, les chefs-lieux de canton, la sous-préfecture de BONNEVILLE, la préfecture (DDPP) et le site internet dédié.
- Les noms des dépositaires, avec la règle suivante :
 - lorsque la déposition est faite au nom d'une association, d'un établissement, d'une collectivité ou d'une institution c'est ce nom qui apparaît ;
 - lorsqu'une observation est pratiquée par une personne membre d'une association, d'une collectivité ou d'un parti, c'est le nom de la personne déposante qui apparaît.
- Les interventions au cours des permanences avec les dates correspondantes, qu'il s'agisse d'une simple demande de renseignement, d'une inscription au registre accompagnée ou non d'un document annexé.
- Les interventions hors permanence, il s'agit d'inscriptions aux registres (avec ou sans document annexé), de courriers reçus en mairie ou sous-préfecture ou d'observations émises sur le registre d'enquête publique du site internet.

Dans ce tableau peuvent apparaître quelques « doublons ». Ils sont souvent constitués pour l'essentiel par des déposants qui ont souhaité effectuer plusieurs démarches, consultations lors d'une permanence, mentions sur le registre d'enquête publique, observations sur le site internet dédié. La commission a souhaité en conserver la trace dans la mesure où il s'agit de démarches différentes et qu'au final c'est le contenu de l'observation qui est bien pris en compte. Rares sont les cas où plusieurs informations différentes sont notées sur plusieurs modes de dépositions.

Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'ARVE – Rapport de la commission d'enquête publique
PARTIE II ANALYSE DES OBSERVATIONS

Site de déposition	Nom	Lieu de résidence	Au cours de permanences			Hors Permanences		
			Consult. du dossier	Inscript. sur registre	Annexe à l'inscription	Inscription sur registre	Site internet	Lettre
ANNECY DDPP	CONSEIL GENERAL 74 (M. MONTEIL Pt)	Annecy						10/10/2011
ANNECY DDPP	FNTR 74 (MM. BOSSON et PRABEL)	Ind						25/10/2011
ANNECY DDPP	FNTV (M. BOSSON)	Ind						20/10/2011
ANNECY DDPP	THIBERGHIEEN Isabelle	Sevrier						24/10/2011
BONNEVILLE	ADOU Dominique	Bonneville		27/10/2011				
BONNEVILLE	BERGER Marie "OIKOS KAÏ BIOS"	Annemasse		11/10/2011				
BONNEVILLE	BOUSCASSE Erica	Thiez	26/10/2011					
BONNEVILLE	BOVERO Nicolas	Seynod			27/10/2011			
BONNEVILLE	CLERC Lucien	ContaminesS/Arve			11/10/2011			
BONNEVILLE	LEGER Martine et Jean	Marignier		27/10/2011				
BONNEVILLE	METRAL LE KERNEVEZ Maryline	Marcellaz en Fcy			11/10/2011			
BONNEVILLE	MINOTERIE METRAL (M. METRALPatrick)	St Pierre en Fcy			27/10/2011			
BONNEVILLE	METRAL Simon	Marcellaz en Fcy			11/10/2011			
BONNEVILLE	TRUFFON	Bonneville	26/09/2011					
BONNEVILLE SS PREF.	CORNET Claude (Conseillère région EELV)	Ind						
BONNEVILLE SS PREF.	CHARMOT Elisabeth et BURNET JP (Groupe du Chablais EELV)	Ind						25/10/2011
BONNEVILLE SS PREF.	FNTR	Annecy						25/10/2011
BONNEVILLE SS PREF.	FNTV	Paris						25/10/2011
BONNEVILLE SS PREF.	FNTV (M. SEYT)	Ind						25/10/2011
BONNEVILLE SS PREF.	SGL,CARABON, (MM. BERLIOUX et PAGET)	Passy						26/10/2011
CHAMONIX	AGENES Jean-Pierre	Chamonix		19/10/2011				
CHAMONIX	ARSMB (COMELIAU)	Chamonix			26/10/2011			
CHAMONIX	BINET Gilbert	Chamonix					28/10/2011	
CHAMONIX	BROSSARD Véronique	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	COMELIAU J. P. (ARSMB)	Les Houches			19/10/2011			
CHAMONIX	COUTTAZ Mme	Chamonix	26/10/2011					
CHAMONIX	COUTTET Jeanne-Marie	Chamonix					28/10/2011	
CHAMONIX	DUCRET Jean	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	EVERHARD D.	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	FURIGA Maxime	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	GAUTHIER-ROY Stéphanie	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	HERSCHKE Mme	Chamonix						25/10/2011
CHAMONIX	LENOBLE/BARON	Chamonix					28/10/2011	
CHAMONIX	MARTINETTI Jean	Argonay						12/10/2011
CHAMONIX	MASINO Fernand	Chamonix						27/10/2011
CHAMONIX	MEGE Eliane	Les Houches		26/10/2011				
CHAMONIX	MINETTI Nadine	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	MOLLARD Marie-Raphaële	Chamonix		19/10/2011				
CHAMONIX	MOLLARD-RAVANEL Coline	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	MOLLIER Christian	Chamonix					Non daté	
CHAMONIX	MONT BLANC BUS (Transdev/Cham.Dévelop)	Chamonix			26/10/2011			
CHAMONIX	POIZAT François et Monique	Les Houches		19/10/2011				
CHAMONIX	SOULAS Irène	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	THOILIERE Claire	Chamonix		26/10/2011				
CHAMONIX	TRAPIER Yolande	Les Houches			19/10/2011			
CHAMONIX	TUCOULOLO Michèle et François	Chamonix	08/10/2011					

Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'ARVE – Rapport de la commission d'enquête publique
PARTIE II ANALYSE DES OBSERVATIONS

Site de déposition	Nom	Lieu de résidence	Au cours de permanences			Hors Permanences		
			Consult. du dossier	Inscript. sur registre	Annexe à l'inscription	Inscription sur registre	Site internet	Lettre
CHAMONIX	VAGOST Ariane	Servoz		26/10/2011				
CHAMONIX	VERGAIN M. ? Mme ?	Chamonix		26/10/2011				
CLUSES	CAMPEOL Maurice	Magland	13/10/2011	13/10/2011	13/10/2011			
CLUSES	JASINSKI Michael	Mont Saxonnex	13/10/2011	13/10/2011	13/10/2011			
CLUSES	KARABABA Zeynel	Cluses	13/10/2011	13/10/2011				
CLUSES	MAROUZE Olivier	Cluses	26/10/2011	26/10/2011	26/10/2011			
CLUSES	NEGRELLO Michelle	Thiez	01/10/2011					
CLUSES	RAPPIN Stéphane	Cluses	13/10/2011					
CLUSES	VIEILLEROBE A	Brison	26/10/2011	26/10/2011				
CLUSES	VIEILLEROBE Gilbert	Brison	26/10/2011	26/10/2011				
CLUSES	VUARCHEX Anne	Cluses	26/09/2011	28/10/2011				
CONTAMINE SUR ARVE	HATTERER Denise	Ind				25/10/2011		
DOMANCY	BRONDEX Ariane	Domancy				28/09/2011		
LA ROCHE SUR FORON	BAILLEUL Jean Pierre	Fillinges			15/10/2011			
LA ROCHE SUR FORON	CHABROLLE Alain	Lyon			26/10/2011			
LA ROCHE SUR FORON	CUSEY Alexandra (Conseil. Région. EELV)	Lyon			26/10/2011			
LA ROCHE SUR FORON	PIOLLE Eric (Conseil. Région. EELV)				26/10/2011			
LA ROCHE SUR FORON	KOHLHASS Jean Charles (Conseil. Région. EELV)				26/10/2011			
LA ROCHE SUR FORON	FAURRE Michelle	Amancy				x		
LA ROCHE SUR FORON	JAFFRES Elizabeth	La Roche				Non daté		
LA ROCHE SUR FORON	M, MOREAU ,	La Roche	20/10/2011					
LA ROCHE SUR FORON	M,Y,	La Roche	20/10/2011					
LE FAYET	ABRAMOVICZ Anne-Laure	Saint Gervais		01/10/2011				
LE FAYET	HAYETINE Denis	Saint Gervais		01/10/2011				
LE FAYET	MULLER Dominique	Saint Gervais		26/09/2011				
LE FAYET	ROBIT Dominique	Passy		25/10/2011				
LE REPOSOIR	BLANCHET Jean Pierre (Maire)	Le Reposoir				25/10/2011		
LES HOUCHES	ENVIRONN'MONTBLANC	Les Houches						28/10/2011
LES HOUCHES	POIVRE Céline	Les Houches				26/10/2011		
LES HOUCHES	SERPOLLET Philippe	Les Houches				27/10/2011		
LES HOUCHES	TAVERNIER Louis et Mme	Les Houches				25/10/2011		
LES HOUCHES	TRAPPIER Nicole	Les Houches				Non daté		
MONT SAXONNEX	JASINSKI	Les Fiages				26/09/2011		
MONT SAXONNEX	ROCH Benoit	Mont Saxonnex				26/09/2011		
NET	A Mme	Les Houches					13/10/2011	
NET	ADOU Dominique	Bonneville					28/11/2011	
NET	ANXIONNAZ Christiane	Ind					Non daté	
NET	ASHLEY-COOPER Elisabeth	Ind					Non daté	
NET	ASSO ANTI CONTOURNEMENT de CHAMBERY	Ind					Non daté	
NET	AUFFRET Antoine et MERLETTE	Passy					Non daté	
NET	BAILLEUL Jean Pierre	Fillinges					Non daté	
NET	BEAUDIN Valérie	Ind					Non daté	
NET	BERGNA François	Passy					Non daté	
NET	BERNARD Michel (Amis St Gervais)	Ind					Non daté	
NET	BERTHET Catherine	Ind					Non daté	
NET	BERTONI Jean Louis (voir SAL)	Sallanches					Non daté	
NET	BERTOUD Jean Pierre	Ind					Non daté	
NET	BICHAT Frédérique	Ind					Non daté	

Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'ARVE – Rapport de la commission d'enquête publique
PARTIE II ANALYSE DES OBSERVATIONS

Site de déposition	Nom	Lieu de résidence	Au cours de permanences			Hors Permanences		
			Consult. du dossier	Inscript. sur registre	Annexe à l'inscription	Inscription sur registre	Site internet	Lettre
NET	BICHAT M. Mme	Ind					Non daté	
NET	BLONDAZ Raymond	Ind					Non daté	
NET	BOISIER Claude	Petit Bornand					05/10/2011	
NET	BONNAZ Anne Marie (voir SCI)	Scionzier					30/09/2011	
NET	BOULOGNE Alain CIPRA	Ind					Non daté	
NET	BOVERO Nicolas	Ind					Non daté	
NET	BURNIER Isabelle	Ind					Non daté	
NET	CAMPEOL Marie Françoise	Ind					Non daté	
NET	CATHAND Yohan	Ind					Non daté	
NET	CHABERT Alain ARSMB	Ind					Non daté	
NET	CHABROLLE Alain (Conseiller région EELV)	Ind					Non daté	
NET	CHARI Annabelle	Ind					Non daté	
NET	CHAUDRON Mickael / BAVENT Nancy	Servoz					Non daté	
NET	CHAUSSIN Bernadette	Ind					Non daté	
NET	CHEREZE Claudine (Pays rochois au naturel)	Ind					Non daté	
NET	CHRETIEN Mireille	Chamonix					Non daté	
NET	CHURTON Danielle	Ind					Non daté	
NET	COLLART Etienne	Nancy/Cluses					08/10/2011	
NET	COMET Claude Mme	Ind					Non daté	
NET	CUSEY Alexandra/PIOLLE Eric/KOHLHAAS Jean-Charles	Ind					Non daté	
NET	DEMARCHI Stéphanie	Sallanches					Non daté	
NET	DUCHENE Jean Marc	Ind					Non daté	
NET	FAGOLA Françoise	Ind					Non daté	
NET	FAVEZ Magali	Ind					Non daté	
NET	FORTUIT Hugues	Ind					Non daté	
NET	GABORIT Marie Claude	Ind					Non daté	
NET	GAFANESCH Gérard	Chamonix					Non daté	
NET	GENEST Ghislaine	Ind					Non daté	
NET	GERARD Eliane (ENERSOL74)	Ind					Non daté	
NET	GIRALDE MOSSET Valérie	Ind					08/10/2011	
NET	GIRARDIN Michel	Passy					08/10/2011	
NET	GIRAUD Florentine	Les Houches					Non daté	
NET	GRANDCOLLOT Benoît	Saint Gingolph					Non daté	
NET	GRANGE Jocelyne	Ind					Non daté	
NET	HAM..	Sallanches					Non daté	
NET	HELLUIN Frédéric	Ind					Non daté	
NET	JASINSKI Michael (voir CLU)	Mont Saxonnex					Non daté	
NET	JOLLY Lucie	Scionzier					Non daté	
NET	KREMPP Josée	Sallanches					Non daté	
NET	LASSERRE Eric	Chamonix					Non daté	
NET	LASSMAN-TRAPPIER Anne	Chamonix					Non daté	
NET	LE BRETON Brigitte	Ind					Non daté	
NET	MACE Brigitte	Ind					Non daté	
NET	MAIGNAN Amandine	Ind					Non daté	
NET	MANDRILLON Jean	Ind					Non daté	
NET	MARCHAND Jean Jacques	Ind					Non daté	
NET	MARIN Elisabeth	Ind					Non daté	
NET	MAROUZE Oliiver (voir CLU)	Ind					Non daté	
NET	MISERY Geoffroy et Christiane	Les Contamines					Non daté	

Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'ARVE – Rapport de la commission d'enquête publique
PARTIE II ANALYSE DES OBSERVATIONS

Site de déposition	Nom	Lieu de résidence	Au cours de permanences			Hors Permanences		
			Consult. du dossier	Inscript. sur registre	Annexe à l'inscription	Inscription sur registre	Site internet	Lettre
NET	MOREL Pierre	Ind					Non daté	
NET	MOSSET Eric	Sallanches					14/11/2011	
NET	NARDI Laurent	Ind					09/10/2011	
NET	NOSTERPACA/MARCEL Gilles	Ind					Non daté	
NET	OÏKOS KAI BIOS	Annemasse					20/10/2011	
NET	ORSAT M. Mme	Ind					Non daté	
NET	PAUGET Xavier	Passy					Non daté	
NET	PAVOT Gilles	Ind					Non daté	
NET	PONSART Frédéric	Sallanches					Non daté	
NET	PONSON Nicloas	Ind					Non daté	
NET	POQUET Gérard	?					Non daté	
NET	RELIAUD Denis	Ind					Non daté	
NET	RODARI Florence	Passy					Non daté	
NET	RODRIGUEZ Michel	Marignier					Non daté	
NET	ROGER Nathalie	Ind					28/10/2011	
NET	M. S	Sallanches					Non daté	
NET	SERMET Pierre	Ind					Non daté	
NET	SIMOND Anne Marie	Ind					Non daté	
NET	SOURNIA René	Ind					Non daté	
NET	TERRAY Christine et Nicolas	Ind					Non daté	
NET	TISSOT Perrine	Ind					Non daté	
NET	TUCOULOU François	Ind					Non daté	
NET	X M.	Ind					16/10/2010	
NET	YOUT Valérie	Chamonix					Non daté	
NET	ZAFIROPOULOS Barbara	Saint Gervais					Non daté	
PASSY	BEGHEIN Philippe	Passy					Non daté	
PASSY	BERLIOUX Gérard	Passy	27/10/2011					
PASSY	BIARD Anne-Marie	Passy	04/10/2011					
PASSY	BORDON Annette	Passy	27/10/2011					
PASSY	BOSSON Hervé	Passy	27/10/2011					
PASSY	BUVRY Cécile	Passy					Non daté	
PASSY	CE SGL CARBON	Passy			27/10/2011			
PASSY	CHRETIEN Mireille	Chamonix	04/10/2011					
PASSY	DRULANG Jean-Pierre	Passy						27/10/2011
PASSY	DUBY Michel	Passy	27/09/2011					
PASSY	DUBY Michel	Passy			27/10/2011			
PASSY	DUGEROIL Fabrice	Passy				28/10/2011		
PASSY	EUROPE ECOLOGIE LES VERTS	Marignier			27/10/2011			
PASSY	AVPAVA (FACK Patrick)	Servoz			15/10/2011			
PASSY	FONTAINE Jean et Anne-Marie	Passy			15/10/2011			
PASSY	GALLINO Alain	Passy	04/10/2011					
PASSY	LAPERRIERE Georges	Passy	15/10/2011					
PASSY	MEDY Bernard	Passy	15/10/2011					
PASSY	NICOLAS Denis	Passy	15/10/2011					
PASSY	PAYRAUD Françoise	Passy	27/09/2011					
PASSY	PILIERE Isabelle	Passy	15/10/2011					
PASSY	PISSARD Anne-Marie	Passy			27/10/2011			
PASSY	PRELOT-MATHEY Laurence	Le Fayet	04/10/2011					

Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'ARVE – Rapport de la commission d'enquête publique
PARTIE II ANALYSE DES OBSERVATIONS

Site de déposition	Nom	Lieu de résidence	Au cours de permanences			Hors Permanences		
			Consult. du dossier	Inscript. sur registre	Annexe à l'inscription	Inscription sur registre	Site internet	Lettre
PASSY	ROGER Alain	Passy		27/10/2011				
PASSY	TISSOT Yves	Passy				14/10/2011		
PASSY	URBAN Lina	Passy			27/10/2011			
PETIT BORNAND	CHUARD Marc	Petit Bornand		27/10/2011				
SAINT PIERRE EN F.	CHERZE Claudine	St Pierre en Fcy				Non daté		
SALLANCHES	ANDRE Clément	Passy	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	AVPAVA (MANIGLIER Michel)	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	BERTHET Rolland	Sallanches	05/10/2011	05/10/2011				
SALLANCHES	BERTONI Jean Louis	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	BOISIER Christian (M. Mme)	Marignier	05/10/2011	05/10/2011				
SALLANCHES	BOTTOLIER FINGERE Jeanne	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	BRONDEX Arlette et SCHMITT Mme	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	CARTIER Françoise	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	CHEVANNE Marie Josephe	Sallanches	05/10/2011	05/10/2011				
SALLANCHES	CONSIGNIER Adrien	Sallanches				Non daté		
SALLANCHES	CROZET Thierry	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	DERVANT Didier	Sallanches	22/10/2011	22/10/2011	22/10/2011			
SALLANCHES	FOGOLA Françoise	Sallanches	26/09/2011					
SALLANCHES	FRARIER Isabelle	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	GAVARD Danièle	Sallanches	26/09/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	GIET Philippe	Sallanches				26/10/2011		
SALLANCHES	HOSDEY Françoise	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	JANIN Françoise	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	JANNOT François M. Mme	Saint Gervais	21/10/2011	21/10/2011				
SALLANCHES	KREMPP Josée	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	LEMENNICIER Claire	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	LOUIS Aurélie	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	MANIGLIER Michel Pt Asso	Sallanches	26/09/2011					
SALLANCHES	MANIGLIER Michel Pt Asso	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	PITTET Philippe	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	PRISCAL Daniel	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011				
SALLANCHES	RAPPIN Stéphane	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	ROGER Nathalie	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	THABAULT Pascal	Sallanches	26/09/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	THEVENET Christiane	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	THEVENET Christiane	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	VAN DER MERSCH Mme	Sallanches						01/10/2011
SALLANCHES	VENJEAN Jacques	Cluses	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	VILLAUME Yvonne	Sallanches	28/10/2011	28/10/2011	28/10/2011			
SALLANCHES	X	Passy				Non daté		
SALLANCHES	X Mme	Sallanches	05/10/2011					
SALLANCHES	YV et PP	Ind						Non daté
SCIONZIER	BONNAZ Anne Marie	Scionzier	27/09/2011					
SCIONZIER	GERAUDET Serge	Scionzier	20/10/2011	20/10/2011				
SCIONZIER	LAVAL Jean Paul et Quentin (inscription commune avec M. GERAUDET)	Scionzier	20/10/2011	20/10/2011				
SERVOZ	DURAND Alain	Servoz				Non daté		
SERVOZ	FELISAZ Daniel	Servoz				Non daté		
SERVOZ	MARUZZI Mireille	Servoz				28/10/2011		
SERVOZ	MIGLIORINI Marie-Claire	Servoz				24/10/2011		
SERVOZ	TOURNAIR ? Pascal	Servoz				28/10/2011		
VALLORCINE	ANCEY Dominique	Vallorcine						28/10/2011

Selon les règles décrites précédemment, au total 242 observations ou consultations des registres ont été dénombrées.

Ces 242 observations ou demandes d'information se répartissent en fonction du site de déposition selon le détail suivant :

COMMUNES DE DEPOSITION	NOMBRE
BONNEVILLE	10
CHAMONIX	28
CLUSES	9
CONTAMINE SUR ARVE	1
DOMANCY	1
LA ROCHE SUR FORON	9
LE FAYET	4
LE REPOSOIR	1
LES HOUCHES	5
MONT SAXONNEX	2
PASSY	26
PETIT BORNAND	1
SAINT PIERRE EN FAUCIGNY	1
SALLANCHES	37
SCIONZIER	3
SERVOZ	5
VALLORCINE	1
SOUS-PREFECTURE - BONNEVILLE	6
PREFECTURE - DDPP ANNECY	4
SITE INTERNET DEDIE	88
NOMBRE TOTAL DE DEPOSITIONS ou DEMANDE INFORMATION	242

On peut constater que c'est à SALLANCHES, CHAMONIX et PASSY que le plus grand nombre de dépositions a été effectué, outre le site internet pour lequel l'origine géographique du déposant n'est pas toujours connue.

Les observations des collectivités, ou représentants institutionnels ont été adressées soit à la préfecture soit à la sous-préfecture.

On notera que peu de remarques ont été enregistrées dans les communes situées en position géographique au-dessus de la plaine.

Les observations proviennent :

- de particuliers, souvent adhérents à des associations ;
- de syndicats professionnels FNTR, FNTV ¹ ;
- de collectivités (Conseil général de la HAUTE-SAVOIE) ;
- d'associations (AVPAVA, ARSMB, Environn'MontBlanc...) dont la liste figure dans la partie I et dans le tableau ci-dessus ;
- de partis politiques (EELV²),
- et, pour un petit nombre, d'associations et de particuliers de communes situées hors du périmètre du PPA , proches ou lointaines.

Les avis et délibérations des collectivités, formulées dans le cadre de la procédure avant le début de l'enquête, ne sont pas enregistrées au titre des observations, elles sont mentionnées en partie I du présent rapport.

¹ FNTR Fédération nationale des transports routiers

FNTV Fédération nationale des transports voyageurs

² EELV Europe Ecologie Les Verts

2. Analyse des observations

Dans ce qui suit sont reproduites de façons partielles ou entières toutes les observations recueillies :

- lors des permanences dans les chefs-lieux de cantons de BONNEVILLE, LA-ROCHE-SUR-FORON, SCIONZIER, CLUSES, SALLANCHES, SAINT-GERVAIS, CHAMONIX MONT-BLANC et à PASSY ;
- sur les registres d'enquête publique des 17 communes dans lesquelles la population et les associations ont contribué à l'enquête en déposant sur les registres.
- sur le site internet dédié ouvert à la préfecture ;
- dans les courriers adressés soit aux services de la préfecture (DDPP) soit à la sous-préfecture de Bonneville.

Face à des observations qui traitent souvent de thèmes communs, dans un souci de clarté et de simplification pour le lecteur, les réponses sont soit regroupées par thème soit présentées par auteur. Dans le cadre des courriels adressés par internet, les remarques des particuliers sont traitées à part des Associations environnementales et autres partis représentatifs.

Ensuite, un commentaire du commissaire-enquêteur est brièvement donné alors que la réponse de la commission d'enquête aux observations présentées est renvoyée à certains chapitres de la PARTIE III – AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE ou chaque thème est développé de façon plus précise et détaillée.

2.1. OBSERVATIONS RECUEILLIES EN PREFECTURE ET SOUS-PREFECTURE

Pages 37 à 54

2.2. OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CANTON DE BONNEVILLE

Pages 55 à 81

2.3. OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CANTON DE LA ROCHE SUR FORON

Pages 82 à 101

2.4. OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LES CANTONS DE SCIONZIER, CLUSES ET SALLANCHES

Pages 102 à 118

2.5. OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CANTON DE SAINT-GERVAIS

2.5.1. Commune de Saint-Gervais

Pages 119 à 120

2.5.2. Commune de Passy

Pages 121 à 144

2.6. OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LE CANTON DE CHAMONIX

2.6.1. Commune de Chamonix

Pages 145 à 163

2.6.2. Commune des Houches

Pages 164 à 172

2.6.3. Commune de Servoz

Pages 173 à 175

2.6.4. Commune de Vallorcine

Page 176

2.7. OBSERVATIONS RECUEILLIES SUR LE SITE INTERNET DEDIE

2.7.1. Particuliers

Pages 177 à 253

2.7.2. Associations

Pages 254 à 380

REGISTRES D'ENQUETE PUBLIQUE

---0000000---

PREFECTURE

Direction Départementale de la Protection des Populations à Seynod.

Personne n'est venu déposer sur le Registre d'Enquête Publique.

Quatre courriers ont été adressés et **ANNEXÉS** au registre

---0000000---

Courrier N° UN : Monsieur Bernard MONTEIL, Président du Conseil Général. En date du 10 Octobre 2011, il nous a adressé à titre d'information, la copie du courrier adressé à Monsieur le Préfet de Haute Savoie en date du 18 Août 2011.

Avis de la Commission d'Enquête :

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

A toutes fins utiles nous reproduisons pour des raisons techniques ce courrier sur les pages suivantes.

---0000000---

Courrier N° DEUX : Monsieur Alain BOSSON Président de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs de Haute Savoie. Il nous a adressé en date du 20 Octobre 2011 un courrier que nous reproduisons sur les pages suivantes.

Avis de la Commission d'Enquête :

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III de notre rapport d'enquête et plus particulièrement au chapitre « TRANSPORTS ».

---000O000---

COURRIER N° TROIS : M.et Mme Alain Christophe TIBERGHIEn nous ont adressé un courrier en date du 24 Octobre 2011 que nous reproduisons sur les pages suivantes.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

L'Enquête sur le projet du Plan de Protection de l'Atmosphère ne s'est déroulée que sur une grande partie de la Vallée de l'Arve. De tels plans sont certainement appelés à se développer progressivement au sein de tous les départements et notamment de celui de la Haute Savoie.

Pour ce qui est de la Vallée de l'Arve, nous vous invitons à consulter la partie III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes consacrés aux « Transports », « Brûlage des Déchets », « Surveillance et Contrôle ». Le contrôle du brûlage des déchets devrait normalement pouvoir s'appliquer aussi à votre commune. (Voir également les textes repris par un contributeur Monsieur BAILLEUL dans la partie II – Registre Internet – Particuliers).

---000O000---

COURRIER N° QUATRE : La FNTR74 (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers de Haute Savoie) par son Président, Monsieur Alain BOSSON et son Vice-Président Monsieur Sébastien PRABEL nous ont transmis un courrier en date du 25 Octobre 2011 avec en annexe leur courrier adressé à Monsieur le Préfet de Haute Savoie en date du 11 Août 2011.

Nous reproduisons ces derniers dans les pages suivantes.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III de notre rapport d'enquête et plus particulièrement au chapitre « TRANSPORTS ».

COURRIER N° UN



**Direction Générale Adjointe Infrastructures et Développement Durable
Direction de l'Ingénierie, des Transports et de la Mobilité**

Sous-Direction Transports
23 rue de la Paix • 74000 Annecy • Tél : 04 50 33 51 08 • Fax : 04 50 33 50 12

Direction Départementale
de la Protection des Populations
24 OCT. 2011
HAUTE-SAVOIE

N°	INFO	DEST	Attrib
		DIR	
		DIR/Adj	
		SG	
		PEC	
		SQA	
		SCPS	
		SPA	
		PEIA	OK
		AQ	
		CTX	

Annecy, le 10 octobre 2011

**Direction de la Protection des Populations
Monsieur le Président de la Commission
d'enquête
9 rue Blaise Pascal
BP 82
74603 SEYNOD CDX**

CM/DL/CE/11-457

OBJET : ENQUETE PUBLIQUE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE LA VALLEE DE L'ARVE

P.J : COURRIER DU 18 AOUT 2011

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère dans la Vallée de l'Arve, j'ai le plaisir de vous adresser les remarques que j'ai formulé au Préfet le 19 août dernier.

Je vous demande de tenir compte de l'ensemble de ces observations dans l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président du Conseil Général

Christian MONTEIL

Copie : M. le Préfet de Haute-Savoie
M. le Sous-Préfet de Bonneville
M. le Président de la F.N.TV

**Direction de l'Aménagement, de l'Environnement
et du Développement Rural**

6, rue du 30^{ème} Régiment d'Infanterie • 74000 Annecy
Tél : 04 50 33 51 53 • Fax : 04 50 33 51 29 • E-mail : daed@cg74.fr
Direction - 23, rue de la Paix - 74000 Annecy

**Le Président du Conseil Général
de la Haute-Savoie**

à

Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie
Rue du 30^{ème} Régiment d'Infanterie - BP 2332
74034 ANNECY Cedex

Annecy, le **18 AOUT 2011**

Objet : Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Vallée de l'Arve

Par courrier en date du 19 mai 2011, vous avez saisi le Conseil Général pour avis sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

L'examen du dossier transmis appelle les remarques suivantes :

1/ Sur les mesures visant à réduire les émissions de polluants du secteur transport

Le projet de PPA présente des différences avec le document appelé « *Synthèse des mesures* » examiné lors des réunions de travail avec vos services, notamment sur les mesures de gratuité des transports pendant les pics de pollution.

• **Gratuité des transports**

Les problèmes techniques et financiers découlant de cette mesure rendent son application difficile.

En effet, en cas de forte affluence aux heures de pointe ou les jours de pointe comme les samedis d'hiver, il sera impossible de dégager des moyens humains et techniques supplémentaires pour faire face aux problèmes de capacité.

Par ailleurs, le système de prévention des billets pendant toute la saison d'hiver pose le problème du remboursement des billets.

Enfin, il s'agit d'un secteur fortement touristique où les recettes commerciales sur la période hivernale s'élèvent à 865 000 € et les recettes scolaires totales à 615 000 €.

Aujourd'hui, nos contrats de délégations de service public sont aux risques et périls du délégataire. Aussi, toute modification substantielle des contrats, comme l'application de la gratuité des transports, entraînant une perte de recettes pour nos transporteurs, engendrera une demande de compensation financière. Il n'est pas envisageable pour le Département de compenser ces pertes de recettes aux transporteurs.

• **Contrôle des normes EURO**

Concernant l'application de la norme EURO 4 au parc d'autocars à compter du 1^{er} janvier 2012, cette mesure est difficile à mettre en œuvre.

En effet, à cette date, 60,9 % du parc des transporteurs sera constitué de véhicules EURO 2 et EURO 3 et nos transporteurs n'auront ni les moyens financiers, ni les moyens techniques d'assurer le renouvellement du parc. Il faut aujourd'hui en moyenne 12 mois d'attente pour la livraison de véhicules neufs. Par ailleurs, plus le volume est important et plus les délais sont rallongés. Un passage à la norme EURO 4 au 1^{er} janvier 2013 ou au 1^{er} janvier 2014 est tout aussi compliqué, car la moitié de leur parc (54,2 % en 2013 et 47,5 % en 2014) sera encore constitué de véhicules EURO 2 et EURO 3.

Pour les entreprises de transport, se mettre à la norme EURO 4 au 1^{er} janvier 2013 ou au 1^{er} janvier 2014 représente le renouvellement de 261 à 298 autocars, soit environ 67 M€ d'investissement pour la profession.

Par ailleurs, les transporteurs ne manqueraient pas de répercuter le coût de cet investissement à notre collectivité. En effet, les contrats qui nous lient, jusqu'en 2014 et 2015, aux transporteurs, n'exigent pas une norme particulière mais demandent une moyenne d'âge de 7 ans en lignes régulières et adaptations scolaires et une moyenne d'âge de 12 ans en circuits spécialisés.

Que ce soit durant ou après les contrats en cours, l'application de la norme EURO 4 au parc des transporteurs engendrerait un surenchérissement du prix du transport, de l'ordre de 40 %, soit un surcoût de 3,7 M€ par an, si nous devions appliquer cette mesure uniquement sur le périmètre du PPA, soit sur le quart de nos circuits.

L'application d'une telle mesure sur une partie de notre territoire provoquerait des distorsions de la concurrence entre les transporteurs, puisque ceux qui ne seraient pas soumis à cette mesure pourraient pratiquer des prix plus faibles en dehors des périodes hivernales sur le territoire du PPA, mais aussi sur le reste du territoire.

Aujourd'hui, le calendrier le plus réaliste économiquement et techniquement est :

- un parc d'autocars à la norme EURO 3 au 01/01/2016,
- un parc d'autocars à la norme EURO 4 au 01/01/2020.

En conclusion, nous demandons que la gratuité des transports ainsi que l'application de normes au parc d'autocars ne figurent pas au PPA.

- **Incidence sur le parc des véhicules du Département**

Sur la base du recensement des camions et engins de déneigement du Conseil Général intervenant sur nos routes dans le secteur concerné, nous avons identifié dans les véhicules affectés (hors ceux déjà remplacés en 2011) 13 camions de 19 T, 3 camions de 6 T et 2 engins de déneigement à remplacer pour respect des normes. L'investissement corrélatif s'élèverait à 4,5 M€.

Ce coût, pour uniquement un des quatre arrondissements, est à comparer avec le budget annuel consacré au remplacement du matériel du Département : 1,3 M€, soit 4 camions et 1 engin de déneigement.

Compte-tenu de cette charge qui ne peut être supportée par le budget départemental, il est indispensable qu'il y ait une dérogation pour les véhicules chargés d'une mission de service public.

- **Limitation de la vitesse à 70 km/h**

Le coût de cette mesure uniquement pour la fourniture et la pose de panneaux « 70 » sur le réseau départemental en entrée et sortie du périmètre du PPA et en masquant les panneaux « fin de prescription 70 », s'élève à environ 80 000 €.

Il convient de confirmer que la configuration inhabituelle de ce dispositif de signalisation ne remettra pas en cause son opposabilité aux usagers. Il convient également de vérifier si l'arrêté de limitation de vitesse que prendrait le Préfet est bien réglementaire.

Si une telle solution est retenue, nous aimerions connaître la participation de l'Etat.

• **Sur les autres préconisations**

Je vous rappelle les remarques et propositions faites dans notre courrier du 12 avril dernier :

- les zones à urbaniser en priorité pourraient être, dans un premier temps, celles qui sont déjà desservies par les transports collectifs ;
- Il convient d'encourager les changements de pratiques d'utilisation de la voiture individuelle au travers de la mise en œuvre de plans de déplacement interentreprises. L'initiative prise sur l'agglomération d'Annecy « Mouvéco » et que le Conseil Général soutient, peut servir de référence ;
- il faut également réfléchir à se doter de nouveaux outils institutionnels comme un Syndicat Mixte de Transport (chapitre 7 de la loi SRU) permettant de développer et de coordonner l'offre de transport collectif et de réduire les déplacements domicile-travail-services en véhicules individuels ;
- enfin, le Conseil Général poursuivra son action pour la mise en place de parcs relais et la création de voies vertes favorisant les modes doux (notamment projet de véloroute Léman-Mont-Blanc).

2/ Sur la réduction des émissions des installations de combustion

Le Conseil Général va examiner la possibilité d'intégrer les dispositifs de traitement d'air dans l'assiette des travaux éligibles à son aide aux chaufferies bois publiques alimentées par plaquettes forestières.

Par ailleurs, les initiatives qui seraient prises par les collectivités pour gérer le brûlage des déchets verts, pourraient être examinées par le Conseil Général dans le cadre de sa politique de soutien aux Collectivités Locales à leurs projets innovants en matière de déchets ou énergie.

3/ Sur les actions prises au titre des autres plans existants

Nous vous confirmons l'engagement par le Conseil Général de son Plan Climat Energie Territorial qui sera opérationnel au plus tard fin 2012.

Ces observations seront validées par la Commission Permanente dans sa séance du 22 août.

Le Président

Christian MONTEIL

Pour le Président,
Le 1^{er} Vice-Président,

Raymond MUDRY

COURRIER N° DEUX



N°	INFO	DEST	Attrib
		DIR	
		DIR/Adj	
		SG	
		PEC	
		SQA	
		SCPS	
		SPA	
		PEIA	☑
		AQ	
		CTX	

Objet : PPA de la vallée de l'Arve

Monsieur Président de la Commission d'Enquête
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE
PROTECTION DES POPULATIONS
9 Rue Blaise Pascal
BP 82
74603 SEYNOD CEDEX

Annecy le 20 octobre 2011

Monsieur Le Président,

Nous souhaitons par la présente vous confirmer les positions de notre Organisation Professionnelle face aux mesures relatives aux transports collectifs issues du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

Les mesures inscrites au PPA de restriction de circulation en fonction des normes Europolluantes des autocars, soit l'interdiction au 01/01/2012 de la norme Euro 2 et au 01/01/2013 de la Norme Euro 3 sont inenvisageables pour les entreprises de voyageurs car les enjeux financiers et techniques sont très importants.

Au 1^{er} janvier 2013, 54,2% du parc de nos autocars sera encore aux normes Euro 2 et 3. Un passage à la norme Euro 4 à cette date représenterait le renouvellement brutal de près de 298 autocars, soit 67 millions d'euros d'investissement pour la profession ce qui est totalement irréalisable. Par ailleurs, techniquement le délai moyen de commande d'un véhicule aujourd'hui est de l'ordre de 12 mois !

Actuellement, les sociétés d'autocars pour la plupart ont des véhicules affectés à des services spéciaux de transports scolaires et des lignes régulières pour le compte du Conseil Général de la Haute Savoie.

Nous vous rappelons également que les contrats en cours dont l'échéance est fixée en 2014 ne spécifient pas de norme technique particulière pour les véhicules mais une moyenne d'âge de 7 ans en lignes régulières et 12 ans en circuits spécialisés scolaires. Un autocar aujourd'hui de norme euro 3 est âgé minimum de 5 ans et maximum de 10 ans !

Il faut savoir aujourd'hui que la mise en place de ces mesures de restriction impactera très sévèrement le transport des élèves.

FNTV Haute-Savoie. A vos côtés pour avancer

GROUPEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE HAUTE-SAVOIE
1 Rue de l'Industrie - 74000 ANNECY
Tél 04.50.45.55.10 - Fax 04.50.51.85.95 - e-mail : fntv.fntv74@wanadoo.fr

Au 1^{er} janvier 2012, ce sont près de 25 autocars de norme Euro 2 qui ne pourront pas transporter près de 1250 élèves sur les secteurs de St pierre, La Roche, Megève, Chamonix, St Gervais, Cluses, Contamines, Bonneville, Passy, Sallanches...

L'échéance du 1^{er} janvier 2013 avec l'interdiction des Euro 3 sera encore plus pénalisante puisque ce sont près de 80 autocars qui ne pourront plus circuler sur ce même périmètre, près de 4000 élèves ne pourront donc pas être transportés à cette date.

Une mise aux normes Euro 4 provoquerait également une hausse des prix des transports de l'ordre de + 40 % que nous serions bien entendu dans l'obligation de répercuter à la collectivité.

L'entrée en vigueur d'une telle mesure provoquerait également une distorsion de concurrence entre les sociétés Haut Savoyardes basées dans le périmètre du PPA et celles situées à l'extérieur puisque seules les premières subiraient les surcoûts de cette mesure et seraient pénalisées du fait de leur situation géographique.

Concernant la question de la gratuité des transports sur le secteur en cas de pic de pollution, nous avons des contrats avec le Conseil Général sous le régime de délégation de services publics à risques et périls. Aujourd'hui, le département s'est positionné en soulignant que les pertes de recettes ne seraient pas compensées aux transporteurs.

Les transporteurs eux-mêmes n'accepteront donc pas de financer la gratuité des transports sur ce secteur, sachant qu'il s'agit d'un secteur très touristique et que les recettes seront donc fortement pénalisées durant la saison hivernale.

Il en est de même pour les lignes régulières internationales (Genève/ Chamonix et Genève/Taninges/Morzine) pour lesquelles il ne peut pas avoir gratuité sans compensation financière de l'état.

Pour conclure , nous vous rappelons également que l'autocar a le plus faible taux d'émission de CO2 par "kilomètre/passager" moins que le train et beaucoup moins que la voiture et l'avion.

Le transport routier de voyageurs s'inscrit bien entendu dans une dynamique de respect de l'environnement. A ce titre, des efforts considérables ont été réalisés par nos entreprises, pour parvenir à la norme EURO 3 qui, il y a 5 ans était à la pointe de la technologie et reste la valeur de référence en termes de gains atmosphériques.

La France, n'a pas mis en place, comme l'y autorisait l'Union Européenne, de politique d'aide à l'achat anticipé de véhicules équipés de norme Euro 4 comme l'ont fait d'autres pays, permettant à certaines entreprises étrangères de transport de s'équiper de matériels neufs.

Les transporteurs continueront bien entendu leurs efforts en matière de respect de l'environnement mais économiquement ils ne peuvent le faire dans des délais aussi courts.

Le Conseil Régional dans ses dernières études confirme que dans les Alpes, 84 % des voyages de loisirs sont effectués en voitures. Tous les opérateurs concernés prônent aujourd'hui les acheminements par transport collectif, un autocar représentant près de 30 voitures.

Les mesures du PPA vont à l'encontre de ces propositions car en interdisant la circulation de certains autocars scolaires de lignes régulières ou de tourisme, le transport par voiture se multipliera dans nos vallées.

Nous réaffirmons notre totale opposition à ces mesures très pénalisantes pour nos entreprises et demandons que le transport par autocars ne soit pas concerné par ces mesures de restrictions de circulation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre parfaite considération.



Alain BOSSON
Président

COURRIER N° TROIS

M. Mme Alain-Christophe TIBERGHEN
111 chemin du Lanfonnet
74320 SEVRIER

Sevrier, le 24 octobre 2011



**Direction Départementale de la
Protection des Populations
BP 82
9 rue Blaise Pascal
43603 SEYNOD Cedex**

Objet : Plan de Protection l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve
Enquête Publique

N°		
INFO	DEST	Attrib
	DIR	
	DIR/Adj	
	SG	
	PEC	
	SQA	
	SCPS	
	SPA	
	PEIA	✓ 7A
	AQ	
	CTX	
		✓

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous nous permettons de répondre à l'enquête publique car le problème de pollution nous concerne tous et il nous apparaît que les nombreuses mesures envisagées devront être appliquées à tout le Département.

Le sujet qui a retenu notre attention est le problème du brûlage des déchets verts (Mesure P2 – p 69) concernant les poussières en suspension (PM10 et PM 2,5) et les Hydrocarbures Aromatiques (HAp). Tous les spécialistes s'accordent dans leurs études pour dénoncer les effets négatifs des particules fines émises lors du brûlage touchant directement les voies respiratoires.

C'est un véritable problème pour nous aussi sur les bords du lac d'Annecy où nous habitons. Alors que nous disposons de déchetteries, de composteurs proposés par les Communautés de Communes, des particuliers ainsi que certains professionnels continuent à brûler leurs déchets verts. En période d'alerte de pollution, cette attitude paraît en contradiction avec la demande aux automobilistes de réduire leur vitesse.

Nous souhaitons que **la Mesure P2 s'applique à toute la Haute-Savoie** et que soit enfin mise en application l'art. 84 du règlement sanitaire départemental ainsi que l'arrêté préfectoral n°2011042-0008 interdisant l'allumage des feux de forêt et la pratique de l'écobuage. Et c'est un travail qui doit se faire tant au niveau du département que des communes en partenariat avec les services de Police Municipale.

Il faudra inciter de plus en plus les particuliers à broyer les végétaux, étape d'ailleurs nécessaire avant le compostage. Il apporte une solution tant aux particuliers qu'aux

Collectivités devant faire face à la problématique de gestion des déchets verts et de leur volume.

La question des transports nous interpelle également par la nécessité de mettre en place des parkings relais et des parkings à vélo. Le co-voiturage se développe mais il y a un réel manque de places ne serait-ce qu'aux entrées et sorties d'autoroute.

Favoriser les transports en commun est une idée à poursuivre mais dans certains cas, il sera nécessaire d'avoir un site propre pour n'en démontrer que les avantages par rapport à la voiture.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'assurance de nos meilleurs sentiments.



Isabelle TIBERGHIE

COURRIER N° QUATRE



Anney le 25 octobre 2011

N°		
INFO	DEST	Attrib
	DIR	
	DIR/Adj	
	SG	
	PEC	
	SQA	
	SCPS	
	SPA	
	PEIA	α 1/1
	AO	

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE
PROTECTION DES POPULATIONS
9 rue Blaise Pascal
BP 82
74603 SEYNOD CEDEX

Objet : Enquête publique projet de PPA
Vallée de l'Arve

PJ : Courrier du 11 août 2011

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Plan de protection de l'atmosphère dans la Vallée de l'Arve, nous vous adressons les remarques que nous avons formulé à Monsieur le Préfet le 11 août dernier.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre en compte l'ensemble de nos observations.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

Sébastien PRABEL
Vice Président FNTR

Alain BOSSON
Président



FNTR

74

COPIE :

Monsieur Le Préfet
PREFECTURE DE HAUTE SAVOIE
B.P. 2332
74034 ANNECY CEDEX

Annecy le 11 août 2011

Monsieur Le Préfet,

Le transport routier de marchandises va être impacté par les mesures issues du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

En effet, des restrictions de circulation en fonction des normes europolluantes sont envisagées, c'est à dire l'interdiction au 01/01/2012 de la norme Euro 2 et au 01/01/2013 de la norme Euro 3 .

Au 1^{er} janvier 2012, encore près de 30 % du parc sera à la norme Euro 3.

La mise en œuvre de cette réglementation nécessite un rythme d'investissement et un renouvellement brutal des parcs de véhicules incompatibles avec la situation économique actuelle.

Il est impératif que les échéanciers soient reportés pour permettre aux entreprises de transport de se mettre progressivement en conformité.

La question du renouvellement des parcs roulant est également à l'ordre du jour sur d'autres sujets ; le Ministère des transports vient de prendre en compte les contraintes de la profession puisque dans le cadre de la mise en place du 44 T, il a décidé de reporter de 3 ans les différentes échéances relatives aux normes Euro (Arrêté du 4 août 2011).

Il est désormais prévu que la circulation à 44 T , 5 essieux sera autorisé pour les véhicules de normes Euro 3 jusqu'au 30/09/2014 (contre 30/09/2011) , pour les véhicules de normes Euro 4 jusqu'au 30/09/2017 (contre 30/09/2014)

Le Ministère des Transports a pris en compte les contraintes de la profession en modifiant cet arrêté, nous vous demandons à votre niveau de repousser les échéanciers prévus pour la mise en place des ces mesures dans le PPA.

GROUPEMENT DES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE HAUTE-SAVOIE
FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS
1, rue de l'Industrie - 74000 ANNECY
Téléphone : 04 50 45 55 10 - Télécopie : 04 50 51 85 95 - e-mail : fntr.fnv74@wanadoo.fr

Le calendrier doit être aménagé : l'échéance de la norme Euro 4 doit être repoussée de 3 ans soit au 01/01/2015, et l'échéance de la norme Euro 3 au 01/01/2013 pour ne pas mettre en péril l'équilibre de nos entreprises dans un contexte économique encore difficile.

Nous sollicitons votre bienveillance pour prendre en compte notre position sur ce dossier et restons bien entendu à votre disposition pour tous renseignements complémentaires dont vous souhaiteriez disposer.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de notre parfaite considération.



Sébastien PRABEL
Vice-Président FNTR

Alain BOSSON
Président

SOUS-PREFECTURE DE BONNEVILLE

---000O000---

Le Registre d'Enquête Publique est restée vierge de toute remarque.

Quatre courriers nous ont été adressés et **ANNEXES** au dit registre.

---000O000---

COURRIER N° UN : il émane de la Société **SGL GROUP The Carbon Company** ; il est signé en date du 26 octobre 2011 de Mrs **PAGET** et **BERLIOUX**, respectivement, Directeur Adjoint et Responsable Qualité Environnement de l'Usine de Passy.

Commentaires de la Commission

Nous ne reproduirons pas ce document qui se trouve déjà Annexé, avec d'autres courriers dans le dossier des comptes-rendus d'auditions de SGL CARBON dans le chapitre III de notre rapport.

---000O000---

COURRIER N° DEUX : il émane de **Monsieur Michel SEYT** , **Président de la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs)**, il est accompagné d'une fiche de cette fédération et de données statistiques du Ministère des Transports.

Commentaires de la Commission

Le courrier et les documents sont annexés à la suite du dossier relatif aux « Transports » dans le chapitre III de notre rapport d'enquête, avec notre avis sur les remarques des différents contributeurs.

COURRIER N° TROIS : adressé par le **Groupe du Chablais (Allinges) E.E.L.V. (Europe Ecologie Les Verts)**, daté du 7 Octobre 2011 il est signé par **Jean Pierre BURNET**, Secrétaire et **Elisabeth CHARMOT**, Porte Parole.

Nous reproduisons ce courrier dans les pages suivantes.

Commentaires et Avis de la Commission :

Nous invitons les auteurs de ce courrier à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête et notamment les paragraphes « Transports », « Installations de combustion », « Brûlage des déchets », « Surveillance et contrôle », ainsi que les comptes-rendus d'auditions.

La demande de création de nouvelle route ou de nouvel échangeur autoroutier oblige à procéder au préalable pour chaque cas à une enquête publique. Il faut tenir compte du gain de pollution quand une déviation fait disparaître un embouteillage qui pollue chaque jour des villes et villages.

---000O000---

COURRIER N° QUATRE : adressé en date du 25 octobre 2011, par Madame CORNET Claude, Conseillère Régionale E.E.L.V. (Europe. Écologie. Les. Verts), il nous est parvenu également par courriel. Il est consultable dans le dossier dans la partie « Registre d'Enquête Publique Internet » et n'est pas reproduit à la suite du présent.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Nous reproduisons les commentaires et avis portés dans la partie du dossier précité.

Les courriels et courriers reprennent la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte, au moins en partie, par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle de nombreuses associations environnementales ont participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---000O000---

COURRIER N° TROIS

ANNEXES N° TROIS

deux feuillets.

de la PREFECTURE



Groupe du Chablais

C/O JB Burnet
Allée des Cyclamens
74200 Allinges

**Le Commissaire
Enquêteur**

Evian le 7 octobre 2011

Vu - 4 NOV. 2011

M. le Commissaire enquêteur
A propos du PPA de la Vallée de l'Arve

Monsieur

Nous avons lu avec attention le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

Voisins du Faucigny, nous respirons probablement le même air, c'est à dire un air suffisamment pollué pour que la France ait été condamnée par le Communauté Européenne.

L'état des lieux est inquiétant. Nous félicitons les rédacteurs et les associations qui ont participé aux discussions d'avoir pointé du doigt les problèmes liés au chauffage et à la pratique du feu de déchets. Il est clair qu'une amélioration notable est à attendre en stoppant les mauvaises pratiques.

Le point P4 a aussi retenu toute notre attention : les propositions pour arriver à réduire les émissions diverses nous semblent pertinentes.

Ceci dit, les mesures proposées dans le PPA ne sont pas suffisantes. Mis à part devant des attitudes domestiques individuelles (chauffage et feu), elles ne sont pas à la hauteur des enjeux à long terme. Nous avons espéré que cet enjeu majeur de santé publique qu'est la qualité de l'air aurait d'avantage motivé les pouvoirs publics pour prendre des décisions en matière de transport. Nous sommes favorables aux mesures prises, mais navrés par le manque d'ambition de ces mesures face au transport routier.

Nous demandons à ce qu'un engagement à ne pas créer de nouvelle route ou de nouvel échangeur autoroutier, figure absolument dans ce PPA

(Nous savons que toute création de voie encourage le trafic automobile, extrêmement préjudiciable à la qualité de l'air.)

Cette mesure essentielle doit ensuite être accompagnée :

- du développement drastique du transport de personnes et de marchandises **PAR RAIL.**
- Ne ne pas mettre en place des transports par route qui concurrencent le rail.

- Obtenir l'engagement des pouvoirs publics concernés pour un doublement des voies de chemin de fer, la mise en place du cadencement ainsi que la mise en place d'un tarif simple et incitatif.
- Obtenir le développement des gares existantes et le rabattement des usagers vers les gares par T.C. (sans créer des km² de parkings autour des gares)
- Budgéter et établir un calendrier précis des réalisations.
- Mettre en place une réelle gouvernance pour la problématique de l'aménagement du territoire et des transports.
- Limiter en permanence la vitesse sur l'autoroute, faire appliquer en permanence les mesures destinées à la réduction de la pollution et pas seulement lorsqu'il y a des pics de pollution. Surveiller d'avantage les dépassements de vitesse des automobilistes.
- Faire en sorte de développer les emplois locaux et non délocalisables, développer la santé, l'école de proximité, et les pouvoirs publics de proximité.
- Développer le commerce de proximité.
- refuser d'allouer encore plus d'espace aux routes, aux parkings et dédier des espaces à la réalisation dans les villes de grenettes, de halles, de marchés couverts atteignables facilement par transports collectifs ou transports doux.
- tout mettre en œuvre pour repousser la construction de grandes surfaces qui occasionnent d'importants déplacements motorisés et la construction de parkings, grands avaleurs de zones de nature ordinaire dont le rôle n'est plus à démontrer pour la qualité de l'air.

Pour toutes les raisons énoncées, et malgré des avancées que nous reconnaissons pour l'industrie, pour le chauffage, et pour les transporteurs routiers, nous pensons que **ce Plan de Protection de l'Atmosphère est nettement insuffisant.**

Ce plan nous apportera des améliorations de la qualité de l'air à court terme, mais qui seront à plus ou moins longue échéance **anéanties par l'augmentation du trafic routier si on crée de nouvelles voies.**

Dans l'espoir d'être entendus, nous vous prions, monsieur le Commissaire, d'accepter nos salutations les plus distinguées.



Pour le groupe local
Europe Écologie les Verts :

Jean-Pierre Burnet, Secrétaire

Elisabeth Charmot, Porte parole

Le Commissaire
Enquêteur

Vu - 4 NOV. 2011

CANTON DE BONNEVILLE

---000O000---

Commune de BONNEVILLE

Le registre d'enquête publique porte trois remarques.

---000O000---

Remarque N°1, page 2 du registre : Madame BERGER Marie, Présidente de l'Association « OIKOS KAÏ BIOS ».

Commentaires de la Commission d'enquête :

Nous reproduisons dans les pages qui suivent la contribution de Madame Marie BERGER. Cette contribution a été complétée par 8 autres pages adressées par courriels et consultables dans le présent dossier dans « Registre d'Enquête Publique Internet ».

Nous reproduisons la réponse faite dans la partie du dossier précité.

« L'ensemble de ces documents ainsi que la contribution de Madame BERGER dans le Registre d'Enquête Publique de BONNEVILLE reprennent la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte pour l'essentiel par l'État lors de l'élaboration du dossier.

Même en tenant compte de quelques variantes, notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire. »

---000O000---

Remarque N° 2, pages 3 et 4 du registre : Madame et Monsieur Martine et Jean LEGER résidant à Marignier, dont nous reproduisons l'intervention dans les pages qui suivent.

Commentaires et Avis de la Commission d'enquête

Un courrier à l'en tête d'Europe Écologie Les Verts (E.E.L.V), Groupe « Faucigny Mont Blanc », non signé a été remis dans le registre d'enquête déposé en

Mairie de Passy. Le nom et l'adresse sont au nom de Léger Martine à Marignier. Ce courrier a été exploité par ailleurs.

Compte tenu des nombreux sujets abordés, nous recommandons de consulter l'intégralité du chapitre III de notre rapport. A noter que les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

La réflexion portant sur le développement de la Vallée de l'Arve par son industrie et son tourisme, avec pour corollaire, plus d'habitants, plus d'habitat, plus de voitures et de pollution mériterait d'être prise en compte par le Comité de pilotage du futur PPA.

---oooOooo---

Remarque N° 3, page 5 du registre. Madame ADOU Dominique, Conseillère Municipale de Bonneville a complété sa déposition que nous reproduisons dans les pages qui suivent, par l'envoi d'un courriel. Ce dernier est consultable dans le dossier.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

La réponse que nous apportons dans le « Registre d'Enquête Internet des Particuliers » est la suivante :

« Nous avons regroupé vos observations figurant en page 5 du registre d'enquête publique de BONNEVILLE et le présent courriel, pour vous répondre. Les sujets abordés étant nombreux nous pouvons vous inviter à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes relatifs aux « Transports », « Financement des Mesures », « Installations de Combustions (chauffage) », « Brûlage des déchets », « Surveillance et Contrôle » ainsi que certains comptes-rendus d'auditions.

L'implantation de nouvelles grandes surfaces est essentiellement du domaine des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et des P.L.U. (Plan Locaux d'Urbanisme).

Pour l'Hôpital de Findrol, nous ne pouvons-nous prononcer sur ce projet qui est en voie d'achèvement et dont le dossier nous est inconnu. On est cependant en droit de penser, en raison de l'importance de cet Hôpital, qu'un service régulier de transports en commun sera mis en place pour les visiteurs et les personnels ».

REMARQUE N° 1 : Madame Marie BERGER

PREMIÈRE JOURNÉE



Le 26 Septembre 2011 à 9 heures 00 heures

Observations de M^(l)

le 11 octobre 2011.

Madame Marie BERGER pour l'association
Oikos Kai Bios 1 Place de la Libération 74100 ANNEMASSE
Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous regrettons que le projet d'écotaxe poids lourds ne soit pas
mis en œuvre alors que

- d'une part, le 28 juin de cette année 3496 camions TIR
ont traversé la vallée (sous bulletin n°23 de l'association pour
le respect du site du Mt Blanc ARSMB), créant une pollution par
les particules fines dommageable à la santé sans aucune contre
partie de type pollueur-payeur en dépit de l'avertissement
de la Commission européenne à la France « pour manque
- ment persistant à ses obligations en matière de pollution »
- d'autre part, les préconisations de l'ARSMB ne semblent
pas avoir été écoutées. En témoignage le déni de ferroutage
par le représentant des Transports Routiers lors de la réunion
plénière du 11 avril 2011 à Bonneville.

Nous souhaiterions que ce Plan de Protection de l'Atmosphère
Englobe la Bassée Vallée de l'Arve, l'accès au Tunnel du Mt Blanc
concernant toute la vallée.

Nous craignons que le Plan de Protection de l'Atmosphère
à l'instar du Cynelle de l'Environnement au sujet
duquel nous attendons des mesures concrètes, ne mette
pas tout en œuvre pour freiner la pollution dans la
vallée.

Une contribution plus complète sera apportée ultérieu-
rement par l'association

Pour Oikos Kai Bios, la présidente M. Berger

⁽¹⁾ Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent
registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

REMARQUE N° 2 : Madame et Monsieur Martine et Jean LEGER

de 27 Octobre 2011

Madame et Monsieur Leger Jean et Martine résidents à
Maignier.

En tant qu'habitants de cette vallée, nés à
Scionzier et Bonnevile, nous nous réjouissons de
l'existence d'un PPA qui prend enfin en compte la
gravité de la pollution sur le territoire.

Mais nous doutons malheureusement des réels effets
bénéfiques sur la qualité de l'air des mesures
qui pour l'instant - seront mises en place.
En effet, la pollution est directement liée à la
densité de population surtout sur un territoire
où - pose des vallées étroites, de montagnes et avec les
phénomènes atmosphériques favorisant la non-dispersion
des polluants.

Nous savons que ce territoire est en augmentation
démographique constante et ce phénomène va encore
persister. Le PPA n'évoque pas la nécessité de
limiter, dans une zone montagneuse, l'expansion
démographique. Contrairement à ce certains disent,
cette expansion démographique débridée n'est en
rien une fatalité, elle est recherchée. Elle ne
malheureusement mettra à mal l'efficacité des mesures
évoquées par le PPA.

Il serait souhaitable, si l'on considère que
nous sommes là dans le cadre d'un enjeu de
santé publique, il y ait à minima une
réflexion sur la façon d'établir de plus en plus de
personnes sur le territoire concerné. En limitant
fortement l'implantation d'UTN (Unités touristiques
nouvelles), en agissant sur le foncier et limitant
l'extension de nouvelles zones industrielles ou de
zones commerciales, on peut freiner raisonnablement
l'expansion démographique du secteur D'urbanisme
plus que l'efflux massif, notamment dans le

de personnes

3/25 A

domaine touristique se fait au détriment de la
qualité de l'air - et de vie des habitants de
la vallée.

En résumé \rightarrow inclure une préflexion sur le
développement éternel (et specheché) de la démographie
sur ce territoire et cherche à en limiter l'expansion
pour pouvoir retrouver un air sain dans ce secteur.

Autre point critique du PPA - le rail SA & grand
absent. L'amélioration de la qualité de l'air
ne pourra se faire sans limiter fortement les
déplacements frontiers. Tant que l'offre de trains
est aussi minime, et les tarifs aussi prohibitifs,
le transport par route favorise son expansion
et avec lui les effets négatifs sur la qualité de
l'air.

Souhaitant ardemment pouvoir vivre au foyer
et respirer un air sain nous espérons que les
deux points évoqués ci-dessus soient pris en
compte.

Ally

REMARQUE N° 3 : Madame ADOU Dominique

Mme Dominique ADOU habitante de Bonneville et Conseillère Municipale de la dite commune.

Je tiens d'abord à rappeler que lors du conseil municipal du 27 juillet 2011 les élu-e-s de l'opposition c'est à dire Mes POURRAZ, VIGOUROUX et VINUREL ainsi que moi-même nous nous sommes abstenue-e-s au motif qu'il n'y avait pas été prise des mesures d'aide pour les personnes possédant un chauffage ^{peu} performant, alors que l'essentiel des contraintes se concentrent sur les citoyen-ne-s et les artisan-ne-s locaux, ~~et pas les artisans~~

A titre personnel : j'aurais aimé voir un effort pour développer les services ferroviaires et les transports en commun pour les salarié-e-s qui n'ont d'autres choix (actuellement) qu'emprunter leurs voitures. Une aide pour aux entreprises qui facilite le co-voiturage de ses employé-e-s et : - plein parking pas aux co-voiturant-e-s, création de parkings communs en non plus en entreprise... Ces aides pourraient être abandonnées par un fond dont le financement pourrait en partie venir d'une taxe sur le passage au tunnel du mont-blanc des voitures et camions. Il est dommage que cette proposition ait été écartée.

Étendre les mesures d'interdiction des feux aux entreprises et aux chantiers qui polluent autant et en permanence que quelques feux d'artifices.

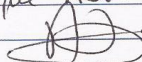
Arrêter la création des grandes surfaces génératrices de déplacements en voiture particulières, au bénéfice du développement d'un commerce de proximité facilement atteignable par transport doux, voire collectif.

Réduire la vitesse sur nos routes et autoroutes en permanence en se donnant réellement le moyen de contrôler et verbaliser.

Ce P.P.A manque d'ambition, ne définit pas les moyens alloués et sources de financement. Aucun calendrier de réalisation n'est joint. De même ne sont pas définis le rôle et responsabilité des différents acteurs/actrices (communes, département, Régions, État).

Telles sont mes remarques et réserves à ce plan.

Mme Dominique ADOU



Commune de BONNEVILLE (Suite)

---000O000---

Cinq courriers ont été adressés et ANNEXES à la suite du registre

---000O000---

COURRIER N° UN : Madame METRAL LE KERNEVEZ Maryline de Marcellaz en Faucigny.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Ce courrier est reproduit avec d'autres identiques dans le dossier au Registre d'Enquête Internet consacré aux Associations et notamment à l'ARSMB. Il y est fait état de l'intervention de Madame METRAL. Nous l'invitons à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête.

---000O000---

COURRIER N° DEUX : Monsieur Lucien CLERC de Contamine Sur Arve.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Nous reproduisons les courriers dans les pages qui suivent.

Suite à la venue à notre permanence de monsieur CLERC, bien que n'étant chargé d'aucun contrôle nous nous sommes rendus sur place le Lundi 31 Octobre 2011, mais nous n'avons pu constater, certainement en raison du pont de la Toussaint, les émanations décrites. Nous ne manquerons pas cependant de signaler les faits à la D.R.E.A.L. (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement) d'autant que ces faits sont évoqués sur le registre d'enquête publique déposé en Mairie de Contamine Sur Arve par Madame HATTERER Denise.

---000O000---

COURRIER N° TROIS : Monsieur Simon METRAL de Marcellaz en Faucigny

Commentaires de la Commission d'Enquête :

Nous reproduisons le courrier dans les pages qui suivent, car il diffère légèrement du courrier « type » figurant dans le registre d'enquête Publique Internet consacré aux Associations et plus spécialement dans ce cas à l'ARSMB.

Nous invitons Monsieur METRAL à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête.

---000O000---

COURRIER N° QUATRE : Monsieur Patrick METRAL des Minoteries METRAL

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Nous reproduisons le courrier dans les pages qui suivent.

Le problème soulevé sur les normes EURO des camions est traité dans les paragraphes « Transports » et « Surveillance et Contrôle » du Chapitre III de notre rapport ainsi que dans certains comptes rendus d'auditions.

---000O000---

COURRIER N° CINQ : Monsieur Nicolas BOVERO Délégué Régional Adjoint de TLF (Transport et Logistique de France) Pays de Savoie /Bourgogne

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Nous reproduisons ces courriers dans les pages qui suivent.

Les problèmes soulevés dans ces courriers sont essentiellement traités dans le Chapitre III, paragraphes « Transports » et « Surveillance et Contrôle » ainsi que dans certains compte rendus d'auditions.

COURRIER N° DEUX : Monsieur Lucien CLERC

M. et Mme Lucien Clerc
165 Chemin des Grivaz
74130 - Contamine-Sur-Arve

ANNEXE N° DEUX
BONNEVILLE.
trois feuillets.

Monsieur le Président du SM3A

M. Martial SADDIER, Député-maire
56, place de l'hôtel de ville
74130 Bonneville

Le 30 août 2011

COPY

Monsieur le Député-maire,

Nous vous remercions pour la réponse que vous avez bien voulu apporter à notre lettre du 30 juin sur la pollution grandissante du site SEVA.

En ce qui concerne « les nuisances éventuelles », je me permets de vous préciser à nouveau qu'un grand nombre de documents et témoignages sur ce sujet sont en mairie de Contamine : j'envoie d'ailleurs copie de cette lettre aux habitants du quartier qui ont déjà pu faire parvenir de tels documents.

En fait, depuis 1999 ou 2000 **cette installation, tout de même classée**, 35 000 litres de fioul lourd ont été brûlés tous les 10 jours pour les besoins de l'installation sur 10 mois mini par an soit **un million de litres de fioul lourd** consommés annuellement pour faire « fondre » **des bitumes** : c'est la tout de même une **REELLE source de pollution** avec une vraie concentration de particules fines et de produits chimiques. **Il faut y ajouter la pollution sonore, les poussières et tous les transports induits.**

Vous serait-il possible à ce sujet, alors que le dossier est à l'étude, nous donner des précisions sur les émissions de ces particules fines et chimiques - notamment du phénol - dans le cadre du PPA de la vallée de l'Arve? Ce phénol pourrait-il disparaître avec le gaz comme combustible ?

Cette installation, sous- dimensionnée maintenant, date des débuts des années 2000 ; elle est donc **largement amortie**. De plus depuis 2004 les entreprises de ce type proposent des techniques qui visent à abaisser le point de fusion des bitumes et les industriels n'ont qu'intérêt à changer leur installation ne serait-ce que pour réaliser des économies appréciables (cf Wikipedia) -voire moins gêner les riverains -

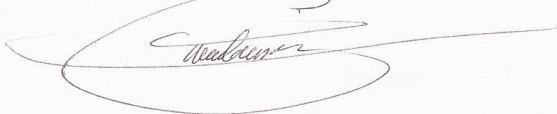
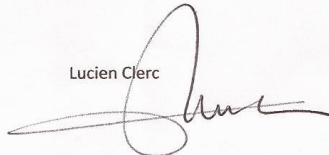
Nous saluons toute-fois vos interventions auprès de la SEVA surtout si elles peuvent compléter les enquêtes en cours : Sur ce grand espace, les entreprises artisanales implantées, génèrent plus d'emplois que la SEVA ; l'altitude de cette installation, la hauteur de la cheminée, la surveillance des filtres... posent constamment des problèmes alors qu'on nous parle de biotope, de pollution de l'air constante et inadmissible ;l'implantation elle même n'est elle pas à reconsidérer pour trouver une cohérence ?

Nous savons bien que vous travaillez de concert avec le Maire de Contamine mais nous pensons que ces « nuisances » s'inscrivent largement dans un cadre plus large que celui de la commune: nous voulons, depuis des années, apporter des faits concrets à nos maires pour qu'ils puissent agir dans le cadre, maintenant, du PPA à venir

Nous ne manquerons pas de communiquer aux autres habitants soucieux et concernés les réponses que vous pourrez bien nous fournir et vous prions d'agréer, Monsieur le Député-maire, l'expression de ma considération distinguée .

De la Commission Enquête
le 11 Octobre 2011

Lucien Clerc



1/301

Député de la Haute-Savoie
Maire de Bonneville
Vice-président de l'Association des Maires de France

Mr et Mme Lucien CLERC
165 chemin de Grivaz
74130 CONTAMINE/ARVE

MS/SN/11/735

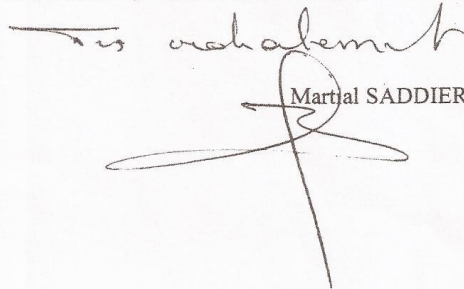
Bonneville, le 29 juillet 2011

Madame, Monsieur,

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur l'activité de la société SEVA située à Contamine sur Arve.

En ma qualité de président du SM3A et en parfaite collaboration avec Monsieur Serge SAVOINI, Maire de Contamine sur Arve, je tiens à vous informer que nous travaillons actuellement avec cette société afin qu'ils modifient leurs installations dans le but de réduire ces éventuelles nuisances.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

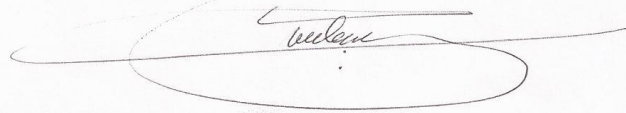

Martial SADDIER

Immeuble - La Résidence -
111, rue du Pont
74130 BONNEVILLE

Tel 04 50 25 24 13
Fax 04 50 25 95 83

Vu le 11 Octobre 2011.
Le Commissaire d'hygiène

Assemblée Nationale
126, Rue de l'Université
75007 PARIS



2/3 04

M et Mme Clerc Lucien

le 30 juin 2011

165 chemin des Grivaz

74130 Contamine sur Arve

à Monsieur le Président de la C C F G

M le député Martial Saddier

56, place de l'hotel de ville

74130 Bonneville

Monsieur le Député -maire

En date du 29 juin j'ai pu apprécier votre intervention sur France -Inter concernant les particules fines, intervention novatrice simple et « osée »

Je voudrais aussi porter à votre connaissance les nuisances du même type ,doublées de nuisances sonores ,occasionnées sur le site de la CEVA à Contamine sur Arve ; j'ai pu, avec d'autres habitants du quartier et à maintes reprises ,depuis des années, faire état de cette pollution grandissante auprès du Maire de Contamine : pas plus tard que le 14 Juin dernier oralement ,en mairie j'ai fait part des odeurs véritablement intolérables voire prégnantes exacerbées encore par les dernières fortes chaleurs

En fait, pour le Maire il est bon d'avoir deux gravières locales qui peuvent fournir sables et graviers aux acteurs locaux du bâtiment et des TP; les remarques et avertissements des riverains de la Perrine ne visent que leur petit confort

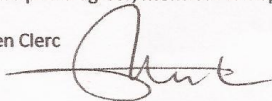
Monsieur le Député je me permets de m'adresser à vous car ce problème de pollution visiblement dépasse le cadre communal : le site du CEVA est situé au coeur de la vallée de l'Arve : vous même avez déjà évoqué la pollution grandissante de cet ensemble géographique touristique ; le site se situe aussi à deux kilomètres du futur hopital donc dans un ensemble à définir et à préserver

Surtout la direction CEVA ne fait aucun effort pour rendre l'exploitation moins polluante ,en ajoutant que je connais bon nombre d'employés qui à leur niveau font eux ,tout ce qu'ils peuvent

Un grand nombre de documents sont en mairie de Contamine sur ce sujet mais, je me permets de vous adresser ce mail du 19 mai 2010- resté lui aussi sans réponse concrète -qui sous tend le problème des particules fines

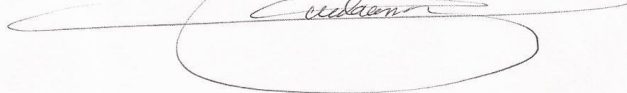
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député-maire ,l'expression de ma considération distinguée

Lucien Clerc



Copie : Mairie de Contamine sur Arve

Vu le 11 Octobre 2011
le Maire
Martial Saddier



3/3/11

COURRIER N° TROIS : Monsieur Simon METRAL

Simon Métral
736 route des Chavannes
74250 Marcellaz en Faucigny.

ANNEXE N° TROIS
BONNEVILLE
Trois feuillets

À
Monsieur le Commissaire enquêteur
PPA de la vallée de l'Arve.

Ce jour 11 octobre 2011 en Mairie de Bonneville

Ce PPA s'imposait au vu de la mauvaise qualité de l'air que nous respirons. Sa mise en place devrait représenter un ensemble de dispositions susceptibles d'améliorer une situation sans cesse dégradée. Il faut rendre hommage aux associations environnementales à l'initiative de ce plan, qui ont su participer à toutes les réunions d'élaboration dans un esprit constructif et dans l'optique d'un consensus. Elles ont su profiter de l'opportunité qui leur a été offerte de s'exprimer vis à vis de la DREAL. Comme l'a précisé Monsieur le Préfet, ce PPA n'est pas figé et risque d'évoluer notamment si les conclusions d'évaluation dès la fin 2012 s'avéraient insuffisantes. Les dites associations y veilleront.

La vocation du plan est de viser l'air. Mais la vallée est confrontée à d'autres nuisances, le bruit et l'emprise foncière due à des infrastructures routières qu'il faudra bien un jour stopper.

Le diagnostic

- Il reflète hélas la réalité avec des taux hors la loi sur plusieurs sites et pour plusieurs polluants. Ces dépassements sont connus depuis 2006.
- L'augmentation de la pollution à l'ozone démontre que nous sommes confrontés à un problème de pollution généralisée due à l'activité humaine. Il faut donc s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports.

Rappel des parts de responsabilité de chaque secteur :

Transports : 80% des NOx - 25% des PM10 - 15% des HAP

Industrie : 10% des NOx - 20% des PM10 - 55% des HAP

Résidentiel : 10% des NOx - 50% des PM10 - 25% des HAP

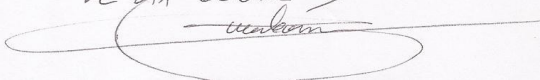
- Les dépassements de dioxydes d'azote (NOx) concernent les abords de nombreuses routes, et pas uniquement l'autoroute et la route d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Il faudra donc améliorer les services ferroviaires et les transports en commun, ainsi que développer le covoiturage et généraliser les pistes cyclables.

Le périmètre

Il aurait pu intégrer l'ensemble de la vallée de l'Arve, comprise l'agglomération franco-genevoise. Monsieur le Maire d'Annemasse nous a fait connaître les raisons de son choix, en accord avec la DREAL évoquant un plan climat qui l'a rapproché des élus du canton de Genève. Nous avons cru comprendre cependant qu'il n'était pas définitivement fermé à une intégration si la situation de terrain l'exigeait.

Santé

- Le lien de cause à effet entre la pollution atmosphérique et la morbidité-mortalité est avéré. De nombreuses études confirment de façon implacable les effets ravageurs d'un air pollué, sur les enfants, les personnes fragiles et toute personne exposée en permanence à des taux même moyens. Il en va de la santé publique et de la mise en danger des populations. La topographie de notre vallée, ses particularismes météorologiques et aérologiques sont des facteurs aggravants faisant du périmètre concerné une zone sensible.

Vu de Communauté Enquêteur
Le 11 Octobre 2011


1/3 01

- L'Institut de veille sanitaire en Région Rhône-Alpes affirme d'ailleurs: "Pour protéger la santé des populations, il convient de réduire globalement les niveaux de pollution sur la vallée, toute l'année et pour l'ensemble des polluants." (p.91 du dossier).

Efficacité

- Les mesures de réduction des émissions doivent s'avérer efficaces pour ne pas se contenter de taux de pollution rentrés dans la loi, mais suffisamment ambitieuses pour que l'air redevienne de qualité en cette région touristique et en ce site à protéger.
- Cela doit passer, certes par un changement des comportements individuels (domaine résidentiel, chauffage, non brûlage des déchets verts), mais aussi et surtout par des décisions courageuses à tous niveaux de compétences, réduisant les émissions du domaine industriel et celui des transports.
- Favoriser ces changements de comportements par des campagnes d'information des citoyens, au sujet des pratiques les plus polluantes et de celles qui sont vertueuses, plutôt qu'une verbalisation intempestive et peu pédagogique. Il est indispensable que la population soit informée au quotidien de l'indice de qualité de l'air et des pics de pollution en même temps que les mesures prises pour réduire les émissions par polluant et par source.

Les mesures pérennes ou exceptionnelles proposées

- Ces mesures devront se traduire sur le terrain par une baisse du trafic routier (personnes et fret international) et par une volonté sans faille à ne pas tout sacrifier à la société autoroutière visée, que ce soit lors d'épisodes de pics ou au quotidien. A terme, une véritable volonté de mise en place de solutions alternatives (tram-train, ceva et prolongement Saint-Gervais, report modal des marchandises) doit s'exprimer et être traduite dans les faits, les actes et sur le terrain.
- La période hivernale étant la plus problématique (les inversions de températures concentrent les polluants au fond des vallées), il faudra appliquer des mesures spécifiques à cette période, telles que la limitation des vitesses et l'interdiction aux poids lourds d'emprunter l'itinéraire du tunnel du Mont-Blanc.
- La part de responsabilité du chauffage est importante, mais elle ne doit pas être exagérée. Le début de l'année 2011 a été particulièrement mauvais en termes de qualité de l'air, mais la douceur des températures a fortement diminué les besoins en chauffage, ce qui tend à modérer l'impact du chauffage sur la qualité de l'air.
- Les feux de déchets verts sont interdits, ainsi que l'écobuage, mais aucune interdiction ne concerne les autres feux, tels que ceux autour des chantiers ou entreprises, où toutes sortes de déchets sont mis à feu, libérant des fumées très toxiques dans l'atmosphère.
- Dans les mesures temporaires, en cas de pic de pollution, il est encourageant de lire que les camions seront redirigés vers le rail (Autoroute Ferroviaire Alpine), mais aucune mention de report vers le rail n'est faite dans les mesures permanentes ou saisonnières. D'importantes capacités ferroviaires existent pourtant (ligne historique du Mont Cenis).
- Pour obtenir une diminution effective de la pollution globale il faudra mettre en place, de manière pérenne, le report du transport de marchandises vers le rail, tel qu'il est inscrit dans la loi Grenelle de l'Environnement, qui prévoit de faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici à 2022.
- D'après les modélisations proposées p.118, l'interdiction de circuler des poids lourds les plus polluants permettrait une très nette amélioration de la qualité de l'air. Il faut appliquer cette mesure rapidement pour des questions de santé publique.
- Les cartes présentées p.120 et 121 démontrent que l'application des mesures du PPA conduirait à une forte amélioration de la qualité de l'air local. Il faut appliquer toutes ces mesures avec ambition et sans tarder.

Evaluation du PPA

L'évaluation de ce PPA chaque année doit, dès la fin 2012, montrer son bien fondé, sous peine d'être taxé de gadget de circonstance, ce que personne ne souhaite, habitants, élus et pouvoirs publics. Il ne faudra pas se contenter d'un respect des valeurs autorisées: 34 jours de dépassement des pm 10 c'est réglementaire, mais tendre vers un air de qualité c'est mieux, surtout en une région touristique et en site exceptionnel comme celui du pays du Mont-Blanc.

*Vic Le Commissaire Enquêteur
Le 11 Octobre 2011*

[Signature]

2/304


On pourrait s'inspirer des valeurs réglementaires en application en Suisse, plus exigeantes, y compris pour le CO trop peu montré du doigt.

Mairie de Bonneville

le 11.10.2011.



Ue le 11 Octobre 2011
Le Commisnaire Enquêteur



3/304

COURRIER N° QUATRE Monsieur Patrick METRAL des Minoteries METRAL

ANNEXE N° QUATRE
BONNEVILLE
Gros Faulets



MINOTERIE MÉTRAL

Maison de confiance depuis 1682

81, Impasse du Moulin - 74800 Saint-Pierre-en-Faucigny
Tél. : 04.50.03.70.21 - Fax : 04.50.03.78.80

St-Pierre, le 25 octobre 2011

A l'attention de la commission d'enquête du PPA de la Vallée de l'Arve

J'exploite une MINOTERIE (dans la famille depuis 1682) située à St-Pierre en Faucigny.

Un tiers des blés utilisés sont amenés directement des champs au moulin par les tracteurs des agriculteurs au moment de la moisson.

Un tiers vient des Coopératives locales.

Et le reste est acheté localement ou un peu plus loin en fonction des qualités et des disponibilités.

La farine produite est livrée dans les boulangeries de la Haute-Savoie, Savoie et Pays de Gex à l'aide de mes quatre camions (description ci-dessous) parfaitement entretenus malgré leur âge (voir photo jointe).

	Immatriculation	Tonnage	Date mise en circulation	Euro	Kilométrage
Mercedes Actros 1831	5635 VY 74	19 tonnes	11/07/1997	Euro 2	361 175
Mercedes Actros 1843	5533 WH 74	19 Tonnes	09/02/1999	Euro 2	413 462
Mercedes Actros 2541	7071 YA 74	26 Tonnes	03/06/2004	Euro 3	181 828
Mercedes Actros 2555	3638 ZS 74	26 Tonnes	09/04/2009	Euro 4	77 507

Comme vous pouvez le constater, nous faisons peu de kilomètre, mais si comme le laisse prévoir le P.P.A. l'option choisie s'avère être EURO 4, trois de mes camions seront interdit de rouler, alors que mes concurrents qui viennent de loin eux pourront rouler. En effet, faisant beaucoup de kilomètres, ils changent souvent leurs camions. Ce qui créera une distorsion de concurrence intolérable et engendrera des difficultés financières insupportables pour mon entreprise et pour bien d'autres entreprises locales.

Je pense que les entreprises locales doivent être exclues du P.P.A.

M. Patrick METRAL

Le Commissaire
Enquêteur

Vo 27 OCT. 2011

1/3 en



Lu. Camanovska
Enquêteur

Vu 27 OCT. 2011

2/3

© Y. MINO

japonaise, celle de SMI (Sumitomo Metal Industries).

- Les **ralentisseurs hydrauliques** (ZF Intarder, Voith Retarder, Scania Retarder) sont aujourd'hui des options courantes en gamme lourde, y compris en grand routier car ces systèmes fondés sur une circulation d'huile trouvent leur efficacité au-delà de 30 km/h. Sur les camions actuels, ils complètent souvent un « frein moteur » afin d'ajouter à celui-ci leur puissance de ralentissement. L'association d'un frein moteur performant et d'un ralentisseur hydraulique permet maintenant d'obtenir des puissances de ralentissement très supérieures à 1000 ch, ce qui permet de rouler en montagne sans toucher au frein principal. Scania semble être le seul constructeur disposant de sa propre technologie de ralentisseurs hydrauliques. Les autres constructeurs intègrent des ralentisseurs ZF ou Voith.
- L'appellation « ralentisseur hydraulique » étant déjà utilisée pour les systèmes fondés sur une circulation d'huile, les nouveaux systèmes qui utilisent l'eau de refroidissement doivent trouver d'autres noms ! Les ralentisseurs électriques et hydrauliques déjà évoqués sont appelés « ralentisseurs secondaires » car ils sont montés sur la boîte de vitesses ou en sortie de celle-ci. Le système Aquatarder de Voith (commercialisé par MAN sous le nom PriTarder) est considéré comme un « ralentisseur primaire » car il est directement associé au moteur (il est monté au bout du vilebrequin). L'Aquatarder utilise l'eau de refroidissement et convertit l'énergie cinétique du véhicule en chaleur

dissipée par le circuit de refroidissement. L'Aquatarder est efficace à faible vitesse. Il est également léger, mais ne profite pas de l'augmentation de PTAC consentie (dans la limite de 500 kg) aux véhicules équipés de ralentisseurs secondaires.

Depuis peu, la réglementation autorise le contrôle des ralentisseurs et des freins principaux par le régulateur de vitesse, lui-même éventuellement asservi à un système de détection d'obstacle. Il en résulte pour les régulateurs adaptatifs (c'est-à-dire capables de maintenir une vitesse constante ou un intervalle avec le véhicule qui précède) la possibilité de déclencher un freinage d'urgence. On trouve cette possibilité sur les Mercedes Actros ou Volvo FH.

Économies de carburant

À propos de la responsabilité du transport routier quant à la production de CO₂ (gaz à effet de serre), il convient de rappeler que sur 1000 g de CO₂ libérés dans l'atmosphère, 955 g sont d'origine naturelle, 45 g sont créés par l'homme dont 5 g par la circulation des voitures particulières et 2 g par le transport routier de marchandises. Ces données, issues de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), indiquent que les camions produisent 0,2% du CO₂ ambiant. Malheureusement, il est trop souvent omis de rappeler qu'à masses de gaz égales, le méthane (CH₄) a un effet de serre 23 fois supérieur à celui du CO₂. Aujourd'hui, l'augmentation de la population terrestre entraîne une

augmentation de l'élevage animal afin de satisfaire nos besoins alimentaires. Ce développement de l'élevage a sur l'effet de serre un impact beaucoup plus sensible que la circulation des véhicules. En effet, si les automobiles et camions libèrent du CO₂ en quantité proportionnelle à leur consommation de carburant, l'élevage des animaux produit du fumier qui, en se décomposant, produit du méthane en quantités très importantes à l'échelle mondiale. Ce méthane produit par la décomposition des déchets (y compris les ordures ménagères) est un « biogaz » qu'il conviendrait de collecter systématiquement afin de l'utiliser dans les moteurs.

Plus que l'impact réel des camions sur l'effet de serre, c'est la part du carburant dans les coûts d'exploitation des transporteurs qui les incite aujourd'hui à s'intéresser aux différentes solutions permettant d'économiser du carburant. Le gazole correspond à peu près au quart des coûts d'exploitation d'un transporteur. Pour limiter cette dépense, il faut non seulement choisir un véhicule économe, c'est-à-dire offrant un bon rendement énergétique, mais aussi s'assurer qu'il est utilisé de façon optimale.

Les camions économes

Pour consommer peu, un camion doit être utilisé dans sa plage de rendement optimal (régimes de couple maximum symbolisés par la « zone verte » du compte-tours). Aujourd'hui, les boîtes robotisées se chargent d'exploiter correctement le moteur en ajustant le rapport de manière à obtenir le régime moteur le plus favorable. Par ailleurs, l'augmentation du couple des moteurs permet,



Camions d'hier et d'aujourd'hui - 27



TLF PAYS DE SAVOIE

ANNEXE N° CINQ
BONNEVILLE
Quatre Feuilles
et un encart Publiés de TLF.

Le Commissaire
Enquêteur

Vu 27 OCT. 2011

Malbran

PPA DE LA VALLEE DE L'ARVE
PRESENTATION DE LA POSITION DE TLF

1- La limitation des vitesses de circulation à 70 km/h pour l'ensemble des usagers lors de la période hivernale sur le territoire visé : Cette mesure, n'aura aucun impact positif pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air au niveau des poids lourds (vitesse optimale / gain d'émission de particules = 90 km /h - Cf. Données SETRA jointes).

2- Le report du seul trafic poids lourds de la Vallée de l'Arve vers la Vallée de la Maurienne :

En outre, nous considérons que l'adoption de cette option, qui affecterait uniquement les véhicules PL dédiés au TRM (VL & Autocars non visés par cette disposition), manifeste une posture discriminatoire à leur encontre par rapport aux autres usagers de la route.

Cette orientation apparaît d'autant plus regrettable dans le sens où la plupart des sociétés françaises du TRM, par notamment le renouvellement régulier du parc de l'entreprise qui génère l'acquisition de véhicules « propres » (Euro 4 & 5), contribuent d'ores et déjà largement à la préservation de l'environnement, en général, et à l'amélioration de la qualité de l'air au sein de la Vallée de l'Arve, en particulier.

De plus, nous estimons que d'une manière globale, cette mesure, en instaurant l'obligation pour ces camions d'effectuer des kilomètres supplémentaires (une centaine en moyenne), permettra peut-être d'améliorer la qualité de l'air au niveau de la Vallée de l'Arve, mais induira obligatoirement, en parallèle, un surplus de pollution sur l'espace régional.

A noter également que l'ensemble des associations écologistes (ARSMB, ...), ayant participé aux débats en la matière, ont réfuté le bien-fondé et la pertinence de la présente orientation.

3- La restriction de circulation des véhicules poids lourds fonction de la classe Euro (4) lors de la période hivernale sur le territoire visé : Suite au sondage mené auprès des adhérents de notre organisation professionnelle inscrits sur ce secteur, nous avons obtenu en retour la réponse d'une vingtaine d'entreprises (soit 500 véhicules moteur au total).

Globalement, en 2011-2012, le parc de ces structures se répartit de la manière suivante : Euro 0,1&2 = 8% ; Euro 3 = 42% ; Euro 4 = 5% ; Euro 5 = 35% & Euro 6 = 10%.

Par conséquent, si l'on applique cette prescription en l'état, et ce dès l'année prochaine, il en résulte que la moitié du parc de nos adhérents serait immobilisée lors de la période hivernale.

Inutile de préciser que cette perspective demeure inconcevable par ces acteurs économiques qui ne pourront pas faire face aux baisses de trafic et de chiffre d'affaires induites par la mise en œuvre de cette option.

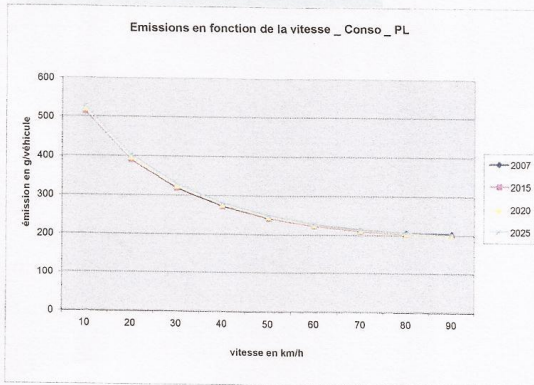
En définitive, comme lors des réunions préparatoires du PPA (Cf. Copies / Courriers joints à l'attention du Préfet de la Haute-Savoie, restés sans réponse à ce jour), nous rappelons ici la préconisation de TLF en la matière qui nous paraît la seule efficace pour les entreprises du TRM : Interdiction des Euro 3, lors des pics de pollution en période hivernale, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Sur un plan parallèle et complémentaire, la validation des éventuelles propositions émises par les Pouvoirs publics (aides financières, ...), permettant d'accélérer le renouvellement de parc afin de proscrire plus précocement les Euro 3, demeurera, au niveau de notre Fédération, issue de la concertation préalable de l'ensemble des professionnels concernés.

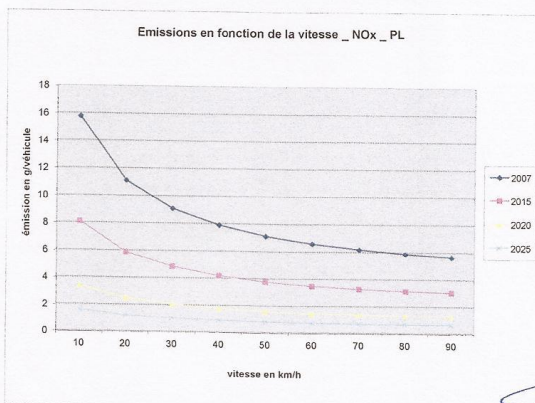
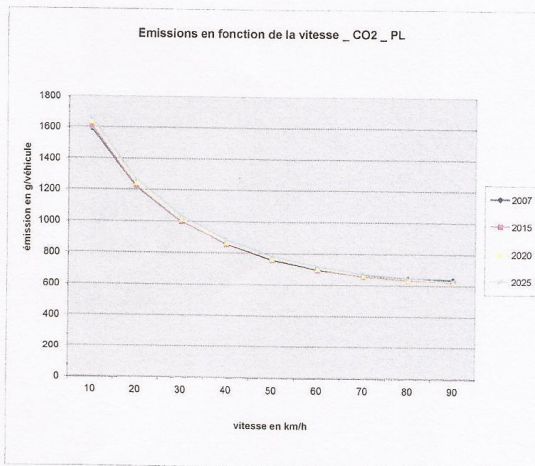
TLF PAYS DE SAVOIE – Nicolas BOVERO
14, rue de la Césaire – ZI Vovray – 74600 SEYNOD
Tél. 04 50 08 13 21 – Fax. 04 50 62 28 92 – e-mail : nbovero@e-tlf.com

1/4 RA

Poids Lourds (Parc INRETS, 50% de charge, pente 0)



Source :
 Note d'information du SETRA
 Série Economie Environnement
 Conception n°92 de novembre 2009
 Emissions routières de polluants atmosphériques



Le Commissaire
 Enquêteur

Vu 27 OCT. 2011

[Handwritten signature]

2/4 04

Le Commissaire
Enquêteur



PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE

Vu 27 OCT. 2011

Monsieur Philippe DERUMIGNY
Préfet de la Haute-Savoie

Seynod, le 25 février 2011

Objet : Projet PPA de la Vallée de l'Arve
Observations / Mesures relatives au transport routier de marchandises

Monsieur le Préfet,

Depuis le début de l'année 2011, TLF (la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France) s'est impliquée activement dans les différents travaux préparatoires au projet de PPA de la Vallée de l'Arve.

En outre, notre organisation professionnelle a inspiré la mesure centrale concernant le transport routier de marchandises : la restriction de la circulation des véhicules poids lourds, fonction de la classe Euro (base 3), lorsque les seuils de pollution maximums demeureront atteints.

Par contre, par la présente, nous vous informons que nous sommes totalement opposés à la mise en œuvre du dispositif qui prévoit d'opérer un report modal du trafic PL de la Vallée de l'Arve vers la Maurienne lors de ces épisodes.

En outre, nous considérons que l'adoption de cette option, qui affecterait uniquement les véhicules PL dédiés au TRM (VL & Autocars non visés par cette disposition), manifeste une posture discriminatoire à leur encontre par rapport aux autres usagers de la route.

Cette orientation apparaît d'autant plus regrettable dans le sens où la plupart des sociétés françaises du TRM, par notamment le renouvellement régulier du parc de l'entreprise qui génère l'acquisition de véhicules « propres » (Euro 4 & 5), contribuent d'ores et déjà largement à la préservation de l'environnement, en général, et à l'amélioration de la qualité de l'air au sein de la Vallée de l'Arve, en particulier.

De plus, nous estimons que d'une manière globale, cette mesure, en instaurant l'obligation pour ces camions d'effectuer des kilomètres supplémentaires (une centaine en moyenne), permettra peut-être d'améliorer la qualité de l'air au niveau de la Vallée de l'Arve, mais induira obligatoirement, en parallèle, un surplus de pollution sur l'espace régional.

A noter également que l'ensemble des associations écologistes (ARSMB, ...), ayant participé aux débats en la matière, ont réfuté le bien-fondé et la pertinence de ce projet.

En espérant que vous prendrez en considération cette requête dans le cadre de la préparation de la réunion plénière du lundi 11 avril 2011, restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire ou pour organiser une entrevue, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos Salutations Distinguées.

Nicolas BOVERO – Délégué Régional Adjoint

ANTENNE TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE
14, rue de la Césaire – ZI Vovray – 74600 SEYNOD

Tél. 04 50 08 13 21 – Fax. 04 50 62 28 92 – e-mail : nbovero@e-tlf.com

3/4 11



PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE

Monsieur Philippe DERUMIGNY
Préfet de la Haute-Savoie

Seynod, le 26 mai 2011

Objet : Projet PPA de la Vallée de l'Arve
Mesures applicables au transport routier de marchandises

Monsieur le Préfet,

Dans notre courrier daté du 25 février 2011 (Cf. Copie jointe), nous vous informions que notre organisation professionnelle avait inspiré la mesure centrale concernant le transport routier de marchandises dans le cadre des travaux préparatoires à la définition et à la mise en œuvre d'un PPA au sein de la Vallée de l'Arve, à savoir : la restriction de la circulation des véhicules poids lourds, fonction de la classe Euro (base 3 admise / catégories inférieures exclues), lorsque les seuils de pollution maximums demeureront atteints.

Or, lors de la conférence de presse du lundi 11 avril 2011, les représentants de la Préfecture de la Haute-Savoie ont affirmé que la régulation en la matière s'opérerait bien sur la base Euro 3 ; cependant, les véhicules appartenant à cette catégorie ne seraient pas autorisés à circuler lors de ces épisodes.

Par conséquent, nous vous rappelons nos préconisations en la matière : Exclusion des Euro 3 du dispositif à compter du 1^{er} janvier 2015.

En effet, il faut impérativement prendre en considération le fait que le renouvellement complet d'un parc de véhicules demande environ 4 ans à une entreprise du TRM.

De manière plus précise, compte tenu du coût financier induit par cette opération (plusieurs dizaines de milliers d'Euros par unité) dans le contexte de crise économique qui affecte les structures du TRM depuis plus de 3 ans, nous estimons qu'il demeurerait irréaliste (et fortement préjudiciable aux sociétés évoluant au sein de notre secteur d'activité) de déterminer et d'appliquer un calendrier plus drastique en la matière.

Par ailleurs, en tant que représentant des entreprises du transport routier de marchandises (100 adhérents en Haute-Savoie, hors comptabilisation des groupes nationaux), par la présente, nous vous demandons de participer aux groupes techniques ou de travail qui étudieront et définiront les modalités relatives à la mise en application définitive des mesures du PPA qui affecteront notre secteur d'activité.

En espérant que vous répondrez favorablement à l'ensemble des ces propositions, restant à votre entière disposition pour toute information complémentaire ou pour organiser une entrevue, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos Salutations Distinguées.

Nicolas BOVERO – Délégué Régional Adjoint

ANTENNE TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE
14, rue de la Césaire – ZI Vovray – 74600 SEYNOD

Tél. 04 50 08 13 21 – Fax. 04 50 62 28 92 – e-mail : nbovero@e-tlf.com

Le Commissaire

Enquêteur

VU 27 OCT. 2011

5/4 Ry

CANTON DE BONNEVILLE

---oooOooo---

Commune de CONTAMINE SUR ARVE

---oooOooo---

Le registre d'enquête publique porte une seule remarque et ne compte aucun courrier.

Madame HATTERER Denise déclare :

« J'ai déjà signalé plusieurs fois que j'observais surtout le lundi matin des odeurs de goudrons chauds depuis mon domicile à 331, route de Perraz 74130 Contamines S/Arve ».

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Ce témoignage rejoint celui de Monsieur CLERC qui est venu déposer lors d'une de nos permanences à BONNEVILLE pour s'inquiéter des rejets d'une entreprise près de chez lui.

Nous signalons ces faits à la D.R.E.A.L (Direction Régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du Logement).

---oooOooo---

Commune du MONT SAXONNEX

---oooOooo---

Le registre d'enquête publique porte deux remarques et ne compte aucun courrier.

Nous reproduisons dans les pages qui suivent ces deux contributions à l'enquête publique.

Remarque N°1 : Monsieur ROCH Benoit

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête :

Beaucoup de domaines sont évoqués dans cette contribution. Nous invitons Monsieur ROCH a consulter le Chapitre III de notre rapport et notamment les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et Contrôle », « Installations de combustions », « Industrie », ainsi que certains des comptes-rendu d'auditions. Pour le tunnel du Mont-Blanc les pages 32 et 33 du dossier mis à la disposition du public et toujours consultable sur le site de la Préfecture, ne mettent pas en évidence un écart si conséquent pendant la fermeture et après la réouverture du tunnel.

---oooOooo---

Remarque N° 2 : Monsieur JASINSKI

Commentaires de la Commission d'Enquête

Monsieur JASINSKI a contribué à l'enquête publique également à CLUSES et par courriel sur le site Internet.

En raison du grand nombre de sujets abordés, nous lui conseillons de consulter l'intégralité du Chapitre III de notre rapport d'enquête. A noter que les sujets abordés et non traités dans l'enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

Remarque N°1 : Monsieur ROCH Benoit

MT SAXONNET

PREMIÈRE JOURNÉE

Les _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

Observations de M⁽ⁿ⁾ ROCH Benoit 26 SEP. 2011

Il faudrait faire du ferroutage au maximum, qu'il n'y plus ou presque plus de circulation de camion dans la vallée.

Preuve: lorsque le tunnel du N° Blanc a été fermé: beaucoup moins de pollution.

Moderniser le transport collectif: bus, train ca: 1/H à deux surtout aux heures de travail au plus c'est moins cher pour les travailleurs que

Il manque ^{de prendre la voiture} une dynamique du transport en commun.

Il ne faut incriminer les chaudières à bois, il faudrait plutôt aider les gens à rénover leurs maisons et à investir dans des chaudières à bois beaucoup plus performante.

Dans la vallée par la mine de Raugner et Passy, il faudrait les rénover pour qu'ils puissent produire de l'électricité et de l'eau chaude pour les maisons ou immeubles aux alentours. Et faire des réseaux collectifs pour les installations proches.

Et plus de géothermie.

Passy: camions + mineurs + les ~~des~~ encaissements - pollution. Lorsque l'on coupe un arbre, il faut en replanter un.

Retraiter les déchets pour faire de l'énergie exemple en Bretagne.

Manque de trains pour les voyageurs dans la vallée et moderniser les lignes → projet sur les grandes villes possible pour la vallée.

Pour le Pont-Saxonnet, voir une navette par demande dans la vallée:

exp: 3 bus.

A mini-bus pour monter les gens au ski.

un peu plus de colonne de tri dans les hameaux avec le nombre d'habitants.

→ Trof d'éclairage public

Remarque N° 2 : Monsieur JASINSKI

MAT SAXONNEX

* Quelques idées / remarques en vrac :

1. Commencer par économiser au mieux les énergies liées au chauffage (isolation → plan d'incitation fiscal, ...) au transport (mise en place de transports en commun réguliers, trains en priorité aux heures de travail / Taxer les gros véhicules gourmands en pétrole, ...) et aux "services".
J'entends par service, par exemple les panneaux publicitaires lumineux qui fleurissent dans beaucoup de communes et qui sont une abomination (façon de Gpeis, durant 2 ans), diminuer les conseils en veille de nos appareils électriques et consommer utile, tout simplement.
(Je rajouterai aussi l'éclairage public inutile gaspillant l'électricité nocturne)
 2. Mesurer de façon régulière la qualité de l'air dans les endroits stratégiques (autoroute, usines polluantes, groupements d'immeubles / maisons) afin de pouvoir cibler les sources de pollution et mettre en place des plans d'action auprès des collectivités, entreprises privées & particuliers.
Je pense tout particulièrement à l'entreprise HAZER traitement de surface qui quasi-quotidiennement relâche de grosses quantités de fumées opaques et nauséabondes pour des riverains (constats 2 ou 3 fois par semaine!).
Travaillant à proximité je suis, ainsi que nombreux de mes collègues, inquiet de constater et subir cela tous les jours.
Va-t-il falloir un jour prochain quitter la vallée de l'Arve pour éviter le risque de cancer dans 30 ou 40 ans?!?
Ayant déjà contacté la DREAL et d'autres représentants de l'Etat j'ai eu comme réponse que la société HAZER n'avait qu'UN SEUL contrôle de pollution obligatoire (le minimum...) à faire par an... et à sa charge! en est-elle l'indépendance et donc la pertinence du contrôle annuel?
Pour pouvoir imposer la mise en place de filtres + efficaces, voir interdire certains procédés et substances (que l'on retrouve dans notre air ambiant → voir résultats sur le site du gouvernement) il faudrait déjà commencer par mesurer régulièrement la qualité de l'air aux sorties des cheminées, tout comme cela a été fait avec la société SGL CARBON à Passy (obligation d'agr.).
 3. Prévoir à l'avance le déploiement de plus de pistes cyclables, également en campagne là où c'est possible.
 4. Encourager le ferroutage malgré l'opposition du lobby des transporteurs routiers (prendre exemple sur la Suisse)
- Etc.

26 SEP. 2011

Nesci de prendre note de ces quelques lignes
Cordialement

Michael JASINSKI - Les Fréges

JM

3/25 p4

Commune de PETIT BORNAND LES GLIERES

---oooOooo---

Le registre d'enquête publique porte une seule remarque et compte une copie de courriel.

Nous reproduisons dans les pages qui suivront cette remarque

Remarque N°1 : Monsieur CHUARD Marc

Commentaires et Avis de la Commission d'enquête

Nous invitons monsieur CHUARD à consulter dans le chapitre III de notre rapport les paragraphes relatifs aux « Limites Géographiques », « Financement des Mesures », « Installations de Combustion », « Surveillance et Contrôle », « Transports », « Brûlage des déchets », « Feux d'Artifice », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

Copie de Courriel Annexé N° UN : Monsieur Claude BOISIER

Ce courriel peut être consulté dans son intégralité avec les commentaires et avis de la Commission d'enquête dans le Registre d'Enquête Publique Internet consacré aux particuliers.

Remarque N°1 : Monsieur CHUARD Marc

LE PETIT BORNAND

PREMIÈRE JOURNÉE

Les _____ de _____ heures à _____ heures

Observations de M^(M) CHUARD Marc

Si il est certes nécessaire aujourd'hui de penser à modifier nos habitudes afin d'éviter la dégradation de notre environnement les directions prises dans les différentes orientations proposées doivent penser à ne pas diminuer une pollution pour en augmenter une autre.
Sachant que la plus grosse pollution d'une voiture est sa fabrication :

Cette mise en place d'un P.P.A. en vallée d'Aure est d'une incohérence totale et devrait être mise en place au niveau national voire européen, avec des contrôles et des financements à la charge de ces states et non des collectivités locales

Quelques remarques sur le contenu de ce plan

- Abrogation des deux derniers points du paragraphe 1
Chapitre P1.1 Resome P1

- Abrogation dans la Resome P2 de l'interdiction d'écobuage, maintien de cette pratique pour l'entretien du territoire quand les solutions alternatives sont inadéquates ou plus défavorables environnementalement.

- Resome P3 chapitre 3.2 et 3.3 Resome T2
Règlementation en période hivernale la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules (normes EURO)
Norme discriminatoire si elle est appliquée que localement

- Resome T3
Les feux d'artifices faisant partie des activités ludiques et de loisirs, étant source de pollution au niveau particules donc accroissant cette pollution surtout en période hivernale, l'interdiction totale en cette période ne paraît pas impossible.

27/10/2011

⁽¹⁾ Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

CANTON DE LA ROCHE SUR FORON

---000O000---

Commune de LA ROCHE SUR FORON

Le registre d'enquête Publique comporte deux remarques, trois courriers et documents annexés.

Nous reproduisons sur les pages qui suivent ces deux remarques de la page 2 du registre.

---000O000---

Remarque N° 1 : Madame Elisabeth JAFFRES

Commentaires et avis de la Commission d'enquête

Nous invitons Madame JAFFRES à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête et plus particulièrement les paragraphes relatifs aux « Transports », « Brulage des déchets », « Surveillance et Contrôle », « Information de la Population », ainsi que certains comptes-rendus d'auditions.

---000O000---

Remarque N° 2 : Madame Michelle FAURE d'Amancy

Commentaires et avis de la Commission d'enquête

Nous invitons Madame FAURE à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête et plus particulièrement les paragraphes relatifs aux « Transports », « Surveillance et Contrôle », ainsi que certains comptes rendus d'auditions.

Nous supposons que pour la piste cyclable au départ de la Roche, votre question porte sur une liaison entre La Roche et le CHAL.

Une telle liaison n'est pas programmée actuellement ; elle ne peut s'inscrire que dans un projet global traité par le Conseil Général et les Communes concernées.

REMARQUES N° 1 et 2

LA ROCHE S/ FORON

PREMIÈRE JOURNÉE

Les _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

Observations de M⁽¹⁾ le 12 Octobre 2011.

Elisabeth JAPPRES - Je vois encore beaucoup de
feu de déchets verts dans les jardins privés.
- Il y a trop peu de transports
en commun en général et pour desservir les
stations de ski en hiver en particulier.

- Il y a un trafic de poids lourds
vraiment très important : le ferroutage c'est pour
quand ?

- Est-ce qu'il pourrait y avoir une
sensibilisation (genre publicité) pour les
déplacements écologiques : marche à pied,
vélo, et même les transports en commun
qui existent.

Michelle FAURE d'Amancy - L'ouverture prochaine du CHAL
à Contamine / Arve pose le problème des transports en commun
pour les usagers mais aussi pour le personnel. Une piste
cyclable sécurisée est-elle envisagée au départ de La Roche.

⁽¹⁾ Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

CANTON DE LA ROCHE SUR FORON

---000O000---

Commune de LA ROCHE SUR FORON

(Suite les courriers en annexes)

ANNEXE N° UN

Onze documents remis par Monsieur Jean Pierre BAILLEUL à l'issue de sa venue à l'une de nos permanences de LA ROCHE SUR FORON.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous remercions Monsieur BAILLEUL de Fillinges de sa participation à l'enquête publique, tant par son déplacement à notre permanence que par ses envois de courriels.

Nous reproduisons dans les pages suivantes la nombreuse documentation relative aux Brûlage des déchets qu'il nous a fait parvenir.

---000O000---

ANNEXES N° DEUX et TROIS

Lors de sa venue à l'une de nos permanences de La Roche Sur Foron, Monsieur Alain CHABROLLE, Conseiller Régional d'Europe Écologie Les Verts (E.E.L.V) nous a remis deux courriers :

**L'un signé : de Madame Alexandra Cusey, Co Présidente du Groupe
de Monsieur Eric PIOLLE , Co-président du Groupe
de Monsieur Jean Charles KOHLHAAS Président de la Commission
Transports, Déplacements et Infrastructures.**

L'autre signé de Monsieur Alain CHABROLLE lui-même.

Ces courriers ayant également été adressés par courriels, ils sont consultables dans le présent rapport dans la Partie II, Registre d'enquête publique Internet dédié aux Associations et partis.

Les commentaires et l'avis de la Commission sont renvoyés Chapitre III du rapport.

Annexes au CV Documents remis par M^{rs} BARNIER
LA ROCHE & VERON de FRIUNTES lors de la
Permanence du 15 Octobre 2011 à
La Roche & Veron

L'INCINERATION DES "DECHETS VERTS" DE PARTICULIER

Le règlement sanitaire départemental (RSD) interdit le brûlage à l'air libre des déchets ménagers et assimilés. A ce propos, l'article 84 stipule clairement que "Le brûlage à l'air libre des ordures ménagères est interdit".

(Pour connaître quels types de déchets sont assimilables aux ordures ménagères, se référer au décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets, paru au Journal Officiel du 20 avril 2002 – voir extrait en annexe)

Dans le chapitre 20 de l'annexe 2 du décret n° 2002-540 du 18 avril 2002, relatif à la classification des déchets, qui liste les déchets entrant dans la catégorie : "Déchets municipaux (déchets ménagers et déchets assimilés provenant des commerces, des industries et des administrations) y compris les fractions collectées séparément", on trouve les "déchets de jardins et de parc" (rubrique 20 02).

Les déchets verts issus des jardins entrent donc bien dans la catégorie des déchets ménagers et assimilés dont le brûlage est interdit par l'article 84 du RSD.

Dans le cas d'une plainte relative à un particulier brûlant des déchets verts, il convient donc d'appliquer l'article 84 du RSD.

Les poursuites sur le fondement de cet article restent cependant assez théoriques.

Si vous bénéficiez des services d'une déchetterie qui récupère les déchets de jardins, il peut être opportun de le rappeler dans le journal municipal lors des périodes d'entretien des jardins.

ANNEXES

Article 84 du RSD – ELIMINATION DES DECHETS

Tout dépôt sauvage d'ordures ou de débris de quelque nature que ce soit ainsi que toute décharge brute d'ordures ménagères sont interdits. Après mise en demeure, les dépôts existants sont supprimés selon la procédure prévue par le Code de la Santé Publique.

Le brûlage à l'air libre des ordures ménagères est également interdit.

Le traitement des ordures ménagères collectives doit être réalisé selon les dispositions prévues par les textes en vigueur.

La destruction des ordures ménagères et autres déchets à l'aide d'incinérateur individuel ou d'immeuble est interdite.

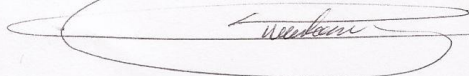
Des dérogations à la règle pourront cependant être accordées par le préfet sur proposition de l'autorité sanitaire et après avis du conseil départemental d'hygiène.

Ces dérogations ne peuvent être accordées que dans le cas où il n'est pas possible d'utiliser d'autre moyen pour éliminer les déchets produits par le pétitionnaire.

Ce type d'élimination ne doit entraîner aucune gêne ou insalubrité pour le voisinage.

Les incinérateurs utilisés doivent être conformes à la réglementation en vigueur, notamment en ce qui concerne les caractéristiques de leurs rejets.

Le 15 Octobre 2011
Le Commissaire Enquêteur

 M/M

Article 84 du règlement sanitaire départemental

► **Le brûlage à l'air libre des ordures ménagères est également interdit.**

La destruction des ordures ménagères et autres déchets à l'aide d'incinérateur individuel ou d'immeuble est interdite (sauf dérogation préfectorale). Ce type d'élimination ne doit entraîner aucune gêne ou insalubrité pour le voisinage.

En application de l'article L541-1 du code de l'environnement, les déchets végétaux des jardins des particuliers entrent dans le champ d'application de l'article 84-1 de l'arrêté préfectoral portant Règlement Sanitaire Départemental.

Il est interdit de mettre le feu à tous dépôts d'ordures ménagères ou de déchets industriels, aux carcasses de véhicules usagés ou accidentés, qu'elles soient abandonnées sur la voie publique, entreposées sur un terrain domanial, communal ou privé, ou dans une entreprise de récupération, aux vieux pneus et à tous objets quels qu'ils soient et où qu'ils se trouvent.

En conséquence, le brûlage des déchets végétaux des jardins est donc interdit. Ces dispositions participent à la réduction des émissions polluantes et à l'amélioration de la qualité de l'air.

*Le 15 Octobre 2011
Le Commissaire Départemental*

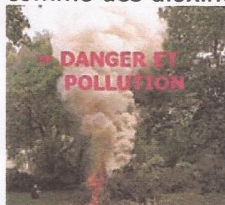
[Signature]

2/M

Dimanche 14 août 2011

Bruler ses végétaux = danger et forte pollution !

Bruler ses végétaux est un risque non négligeable vis à vis des risques d'incendie de forêt. Ceci est connu. Alors, beaucoup utilisent des containers ou des simples futs métalliques* pensant bien faire. Mais, peu savent que cet acte est particulièrement polluant. En effet, il ne s'agit pas simplement de relâchement de CO2 mais bien de substances dangereuses comme des dioxines connues pour leur effet cancérigène.



Le brûlage à l'air libre de végétaux émet de nombreux polluants parmi lesquels les particules (poussières), les dioxines et furanes, Composés Organiques Volatils (COV), Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), du gaz carbonique et des imbrulés solides (Goudrons, suies).

Les poussières et particules fines dont la taille peut être inférieure à 10 ou 2,5 ou 1 micron (dénommées respectivement PM10, PM2,5 et PM1) ont été plus étudiées à cause des moteurs diesel. Les études ont démontré leur forte nocivité pour la santé.

Une étude a mis en avant les éléments suivants (**réseau Atmo Rhône-Alpes**):

1. un seul feu de 50 kg de végétaux émet autant de particules que :

une voiture essence récente qui parcourt 8500 km (3500 km pour une voiture diesel) ;

4 mois et demi de chauffage d'un pavillon avec une chaudière fuel ;
40 à 400 trajets, selon le véhicule, pour rejoindre la déchetterie la plus proche ;

2. si tous les propriétaires d'un pavillon d'une agglomération de 400 000 habitants font un seul feu de ce type par an, ils contribuent à l'émission d'autant de dioxines et furanes que l'incinérateur qui brûle les déchets ménagers de cette agglomération pendant un an.

*Vu le 15 Octobre 2011
Le Commissaire d'Arrondissement*

[Signature]

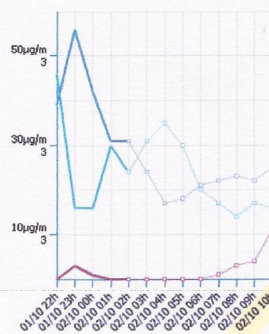
3/4

L'air de ma commune

Etat de la qualité de l'air
sur la commune de Filinges



Station la plus proche



Episode sur ma commune ?

Même date
Thénon dans le vert.

Vu le Communiqué Directeur
le 15 Octobre 2011

(Signature)

S/M

DÉPARTEMENT
de la HAUTE-SAVOIE

COMMUNE
DE
FILLINGES
74250

Tél. 04 50 36 42 65
Fax 04 50 43 10 07



Fillinges, le 11 AOUT 2011

Monsieur et Madame BAILLEUL Jean-Pierre
232 Route de Bonnaz
74250 FILLINGES

Madame, Monsieur,

Votre courrier du 21 juin a retenu toute mon attention.

En ce qui concerne :

- le respect de l'arrêté préfectoral N° 2011146-0005 du 26 mai 2011 article 2, vous avez la possibilité de joindre soit la gendarmerie nationale, soit la police municipale ;
- l'arrêté municipal N° 1633 du 30 juillet 2007 portant réglementation relative aux feux dits « de jardin », j'ai l'honneur de vous informer que par arrêté N° 82 du 25 juillet 2011, j'ai décidé de l'abroger ;
- la possibilité de réduire la vitesse des voitures de la route de Bonnaz, celle-ci est déjà limitée à 50 km, aussi comme dans d'autres endroits de la commune, j'ai demandé à la police municipale d'effectuer des contrôles radars sur ce secteur.

Espérant avoir répondu par la présente à vos préoccupations,

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.



Le Maire
Bruno FOREL

[Signature]
Vu le Comunaire D'appointeur
le 15 Octobre 2011
[Signature]

6/11

M. et M. Bailleul Jean Pierre
232 Rte. De Bonnaz
74250 Fillinges

Fillinges le 21/06/2011

Monsieur le Maire de Fillinges
Mairie de Fillinges
Chef Lieu
74250 Fillinges

Monsieur le Maire

Pouvez-vous me faire savoir comment faire respecter les Arrêtés concernant les feux

Arrêté Préfectoral N° 2011146-0005 du 26 mai 2011 Article 2.

Arrêté Municipal N° 1633 du 30 juillet 2007 concernant le brulage de déchets verts qui
provoque de la fumé et odeur insupportable et pas très écologique.

Malgré les rappels sur les bulletins d'information municipale rien ne change.

D'autre part pouvez-vous étudier la possibilité de réduire la vitesse des voitures dans la
descente de Bonnaz a constaté les traces de freinage et de dérapage sur la partie de la route
qui a été rénové.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

M. Bailleul Jean Pierre

*Vu le Conseiller Délégué
le 15 Octobre 2011*

Vaudouin

F/M

Janvier 2011

7 vie social

Chers voisins

Parce qu'il est à la portée de tous d'adopter des gestes simples et de respecter quelques notions de savoir vivre, voici un petit rappel des règles de civisme et de bon voisinage :

Feux de jardin

Selon l'arrêté municipal n° 1633 en date du 30 juillet 2007 la combustion d'ordures ménagères est interdite. De plus, le brûlage de déchets verts est interdit par le règlement sanitaire départemental.

Sont considérés comme déchets verts :

- les feuilles mortes
- les tontes de gazon
- les tailles de haies et d'arbustes

Animaux

Les propriétaires de chiens et ceux qui en ont la garde doivent éviter que ceux-ci aboient de manière intempestive et doivent veiller à ne pas les laisser vagabonder (Arrêté municipal n°241 en date du 14 1992), de jour comme de nuit.

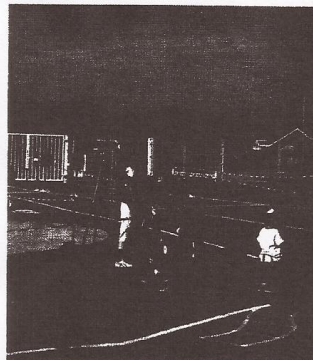
Les chiens dangereux :

Une attestation d'aptitude du maître est obligatoire. Elle est délivrée par un formateur habilité et agréé par le préfet, à l'issue d'une formation de 7 heures, portant sur l'éducation et le comportement canin, ainsi que sur la prévention des accidents.

Les propriétaires de chiens de 1^{er} ou 2^e catégorie non titulaires du permis de détention au 1^{er} janvier 2010 s'exposent à des sanctions allant jusqu'à trois mois de prison et 3 750 € d'amende, ainsi que la confiscation et/ou l'euthanasie du chien. Ces chiens ont l'obligation d'être tenus en laisse et muselés sur la voie publique.

Nuisances sonores

Pour la tranquillité du voisinage, nous vous rappelons que selon l'arrêté préfectoral réglementant l'usage des tondeuses à gazon, motoculteurs ou tout autre outil à moteur tant thermique qu'électrique, les horaires d'utilisation sont les suivants :



Prévention routière à la maternelle

Le 22 et 23 mai dernier a été organisé des journées maternelle. La première journée était théorique, la 2^e journée était pratique. La première journée était théorique, la 2^e journée était pratique. La première journée était théorique, la 2^e journée était pratique.

La deuxième, fut plus «pratique», grâce à un parcours avec panneaux et feux tricolores prêtés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer. Les élèves, venus avec leurs vélos et leurs casques, ont les règles du code de la route. Un intervenant départ était également présent.

Vu le Commissaire D'arrondissement
le 15 Octobre 2011.

Wulain
8/11

NUISANCES

LUTTE CONTRE LE BRUIT :

Le maire rappelle l'arrêté préfectoral réglementant l'usage des tondeuses à gazon, motoculteurs ou tout outil à moteur tant thermique qu'électrique, dont l'utilisation est permise :

- les jours ouvrables de 8H à 20H,
- les samedis de 9H à 12H et de 14H30 à 19H,
- les dimanches et jours fériés de 10H à 12H.

Il n'a pas voulu durcir cet arrêté en interdisant cet usage le dimanche, comme il lui était demandé, aussi il a particulièrement recommandé la vigilance de la police municipale quand au regard de ces nuisances.

FEUX DE VEGETAUX :

Seule la combustion des ordures ménagères est interdite, demeurent possibles les feux dits « de jardin », c'est-à-dire de branchages ou de tonte d'herbe.

Un arrêté municipal réglemente cet usage en limitant la possibilité de 10h00 à 12h00 sauf le dimanche et jours fériés et à condition que le combustible soit sec et que la fumée ne cause pas un trouble au voisinage.

Trop de nos compatriotes s'ingénient à brûler systématiquement du gazon trop vert et humide.

*Un E. Couvreur - Ingénieur
le 15 Octobre 2011*

Couvreur

DIVAGATION DES CHIENS :

Malgré les précisions apportées par le précédent bulletin municipal, nous devons constater une recrudescence de vagabondage de chiens dont certains classés en première catégorie.

Des instructions très strictes ont été données à la police municipale afin de faire respecter la réglementation, d'autant que des faits divers récents ont démontré la dangerosité de certains animaux.

S/M

Extrait du décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets.

20 Déchets municipaux (déchets ménagers et déchets assimilés provenant des commerces, des industries et des administrations) y compris les fractions collectées séparément :

20 01 Fractions collectées séparément (sauf section 15 01) :

20 01 01 Papier et carton ;
20 01 02 Verre ;
20 01 08 Déchets de cuisine et de cantine biodégradables ;
20 01 10 Vêtements ;
20 01 11 Textiles ;
20 01 13* Solvants ;
20 01 14* Acides ;
20 01 15* Déchets basiques ;
20 01 17* Produits chimiques de la photographie ;
20 01 19* Pesticides ;
20 01 21* Tubes fluorescents et autres déchets contenant du mercure ;
20 01 23* Equipements mis au rebut contenant des chloro-fluorocarbones ;
20 01 25 Huiles et matières grasses alimentaires ;
20 01 26* Huiles et matières grasses autres que celles visées à la rubrique 20 01 25 ;
20 01 27* Peinture, encres, colles et résines contenant des substances dangereuses ;
20 01 28 Peinture, encres, colles et résines autres que celles visées à la rubrique 20 01 27 ;
20 01 29* Détergents contenant des substances dangereuses ;
20 01 30 Détergents autres que ceux visés à la rubrique 20 01 29 ;
20 01 31* Médicaments cytotoxiques et cytostatiques ;
20 01 32 Médicaments autres que ceux visés à la rubrique 20 01 31 ;
20 01 33* Piles et accumulateurs visés aux rubriques 16 06 01, 16 06 02 ou 16 06 03 et piles et accumulateurs non triés contenant ces piles ;
20 01 34 Piles et accumulateurs autres que ceux visés à la rubrique 20 01 33 ;
20 01 35* Equipements électriques et électroniques mis au rebut contenant des composants dangereux ;
(6) Autres que ceux visés aux rubriques 20 01 21 et 20 01 23 ;
20 01 36 Equipements électriques et électroniques mis au rebut autres que ceux visés aux rubriques 20 01 21 et 20 01 23 ; et 20 01 35 ;
20 01 37* Bois contenant des substances dangereuses ;
20 01 38 Bois autres que ceux visés à la rubrique 20 01 37 ;
20 01 39 Matières plastiques ;
20 01 40 Métaux ;
20 01 41 Déchets provenant du ramonage de cheminée ;
20 01 99 Autres fractions non spécifiées ailleurs.

20 02 Déchets de jardins et de parcs (y compris les déchets de cimetière) :

20 02 01 Déchets biodégradables ;
20 02 02 Terres et pierres ;
20 02 03 Autres déchets non biodégradables.

*Une de Commission Départementale
le 15 Octobre 2011*

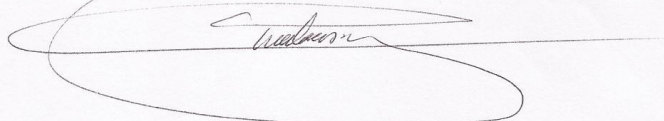
[Signature]

10/11

20 03 Autres déchets municipaux :

- 20 03 01 Déchets municipaux en mélange ;
- 20 03 02 Déchets de marchés ;
- 20 03 03 Déchets de nettoyage des rues ;
- 20 03 04 Boues de fosses septiques ;
- 20 03 06 Déchets provenant du nettoyage des égouts ;
- 20 03 07 Déchets encombrants ;
- 20 03 99 Déchets municipaux non spécifiés ailleurs.

Vu le 15 octobre 2011
Le Commissaire Enquêteur



M/M

CANTON DE LA ROCHE SUR FORON

---oooOooo---

Commune de SAINT PIERRE EN FAUCIGNY

---oooOooo---

Le Registre d'Enquête Publique fait mention en page 2 d'un courrier remis **par Madame CHEREZE , Président de l'Association « PAYS ROCHOIS AU NATUREL »** , ce courrier de 3 feuillets (6 pages) est annexé dans le registre d'enquête publique.

Nous le reproduisons dans les pages qui suivent sous l'appellation ANNEXE N° UN .

Commentaires et avis de la Commission d'enquête

Ce courrier nous a également été transmis par un courriel sur le site dédié de la Préfecture de Haute Savoie.

Pour des raisons techniques que nous ignorons il n'a pu être reproduit dans la partie « Registre d'Enquête Publique Internet » comme nous le précisons par ailleurs.

Nous avons prévenu Madame CHEREZE, téléphoniquement de cette anomalie.

La réponse que nous apportons dans la partie registre d'enquête publique internet est la suivante :

« Les réponses à ce dossier sont également prises en compte dans le cadre du courrier identique au courriel déposé dans le registre d'Enquête Publique de Saint Pierre en Faucigny

Le document original qui n'a pu être recopié depuis le site internet de la Préfecture, figure au rapport dans le Registre d'Enquête Publique de SAINT PIERRE EN FAUCIGNY.

Ce document reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle votre association a participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire. »



ST PIERRE en Fcy. Annexe N° 1

Plan de Prévention de l'Atmosphère
Vallée de l'Arve

Enquête publique



Avis de l'Association Pays Rochois au Naturel

• • •

Nous accueillons avec satisfaction la prochaine entrée en vigueur du Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve.

Nous apprenons sans surprise que la situation préoccupante que connaît cette vallée par rapport à la qualité de son air est essentiellement due à sa topographie particulière qui bloque la dispersion des pollutions engendrées par les activités anthropiques. Plus qu'ailleurs, il convient donc d'engager des actions réellement efficaces afin de limiter les émissions polluantes dont les sources ont été clairement identifiées.

Ce PPA propose deux séries de mesures : des mesures pérennes et des mesures temporaires.

Le Commissaire

1 - Les mesures pérennes

Enquêteur

Elles sont au nombre de quatre et visent à :

Vu 31 OCT. 2011

1. Réduire les émissions des installations de combustion
2. Interdire le brûlage des déchets verts
3. Réduire les émissions du secteur des transports (locaux et transfrontaliers)
4. Réduire les émissions industrielles de particules, de HAP et de solvants chlorés

1.1 Réduire les émissions des installations de combustion

Bien qu'au fait de l'impact non négligeable des installations obsolètes, nous avons été surpris par rapport à son importance. Le PPA considère donc, à juste titre, cette problématique comme un point essentiel à résoudre afin d'améliorer la qualité de l'air dans la vallée. Pourtant nous estimons que, si le constat est exact, **la portée des mesures préconisées n'est pas à la mesure de l'enjeu**. Ceci transpire ne serait-ce qu'au travers du vocabulaire utilisé (favoriser, encourager, promouvoir, informer). La volonté exprimée de renforcement des contrôles est rassurante mais ceci suscite des interrogations ne serait-ce qu'au vu du fait qu'il est demandé la mise en application sur le terrain de différents arrêtés ministériels déjà existants et donc non appliqués systématiquement. Qui va effectuer ces contrôles ? Selon quelles modalités ? Qui va gérer les mises en conformité des installations non conformes ? Le travail est considérable puisqu'il s'agit de contrôler aussi bien la chaudière du particulier que les installations industrielles. Connaissant la politique de l'Etat quant aux effectifs de la fonction publique, il serait intéressant et nécessaire de connaître les effectifs des agents de terrain susceptibles de réaliser ces contrôles et l'estimation du parc de chaudières et autres installations à contrôler.

Sans réponses claires à ces questions, nous pourrions être en droit de considérer que les mesures annoncées à ce point relèvent en fait de l'effet d'annonce.

Nous notons :

- ▲ au point « RENFORCER LA SURVEILLANCE DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION » la mise en application de différents arrêtés ministériels liés à la puissance des installations. Ce qui semble être la moindre des choses !
 - une sensibilisation des chauffagistes : qui s'en charge ? Comment vérifie-t-on que les contraintes des AM sont effectivement prises en compte pour chaque installation ?
 - renforcement du contrôle par des mesures à l'émission : par qui ?
 - mise en place d'un suivi des installations : par qui ? et qui gère par la suite la mise en conformité des installations ?
 - pour les installations les plus importantes, le renforcement de la fréquence et de la périodicité des contrôles et la mise en place de contrôle inopinés. Les mêmes questions se posent.

- ▲ au point « REDUIRE LES ÉMISSIONS DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION UTILISANT DE LA BIOMASSE »
 - pour les nouvelles installations bois-énergie, imposer la mise en place d'un dispositif de traitement d'air en sortie des installations nouvelles (conditionner l'attribution des aides de l'Etat).
 - la mise en conformité des installations bois-énergie, mais uniquement lors des transactions immobilières (particuliers, collectivités, industries).Il ne s'agit donc pas d'imposer, mais simplement d'inciter.

1.2 - Interdire le brûlage des déchets verts

Le rappel à la page 71 des pollutions engendrées par les feux de déchets verts est éloquent. Nous savons que l'interdiction du brûlage de déchets est présente dans le règlement sanitaire départemental. Et alors que la fumée dégagée par ces feux, surtout s'ils sont récurrents, sont clairement visibles aux yeux de tous, nous signalons que nous avons dû rappeler avec beaucoup d'insistance à des élus du canton de La-Roche sur-Foron qu'ils disposaient d'un pouvoir de police en la matière.

1.3 - Réduire les émissions du secteur des transports (locaux et transfrontaliers)

Les solutions avancées pour limiter les nuisances dues aux déplacements nous apparaissent comme pertinentes. Mais comme pour le point 1.1, nous émettons des réserves :

- ▲ Est mentionnée l'application de lois déjà existantes (surcharge des poids lourds), ce qui laisse sous-entendre soit qu'il y a un certain laxisme en la matière actuellement, soit que les moyens pour le faire sont insuffisants (pont-bascule) et, dans cas, il conviendrait de développer le sujet.

- ▲ La proposition « développant des offres combinées transport/logement/forfait » visant à atténuer l'effet des migrations massives vers les stations de sport d'hiver est intéressante. Mais une mise en place généralisée demandera du temps car de nombreux acteurs privés sont concernés (propriétaires des logements, sociétés de transport, sociétés d'exploitation, etc.). Il nous semble intéressant de connaître la structure qui pilotera cette organisation et d'avoir un échéancier pour sa mise en place.

2/6 A

En attendant une mise en place effective pour réguler ce flux ponctuel et important de véhicules, nous préconisons la mise en place de zones de retenues en amont des accès aux stations, comme cela se passe en Tarentaise, ainsi que l'interdiction de circulation systématique des poids lourds, desserte locale comprise, lors des week-ends de grande affluence (vacances scolaires).

- ▲ Point «organiser les livraisons, notamment en lien avec les stations de montagne ou le secteur du décolletage». Ce point mériterait des précisions. En l'absence de celles-ci, nous estimons que si l'organisation de livraisons à destination des stations pourrait être envisageable à moyen terme après bien des discussions, celle concernant les entreprises du décolletage nous paraît beaucoup plus problématique, voire utopique, tant la politique du flux tendu généralisée laisse peu de marge à l'anticipation.
- ▲ «Réduire les vitesses de circulation en période hivernale. Réglementer, en période hivernale, la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules (normes EURO) ». Ces deux mesures nous paraissent être celles qui pourraient être mises en place à très court terme. Pour diminuer la pression polluante dans le secteur très sensible de la partie amont de la vallée, l'accès au tunnel du Mont Blanc devrait systématiquement être interdit aux poids lourds les plus polluants et la vitesse limitée toute l'année sur l'autoroute en amont de Cluses.

1.4 - Réduire les émissions industrielles de particules, de HAP et de solvants chlorés

Le PPA propose de «Vérifier l'application des meilleures technologies disponibles pour les plus gros émetteurs de particules et de HAP». Là encore, le vocabulaire utilisé nous interpelle : « Vérifier », nous ajouterons ... et après ? En nous remémorant l'engagement associatif nécessaire afin que des améliorations techniques soient apportées aux installations du principal émetteur de HAP du secteur, nous restons dubitatifs. Mais, une fois les vérifications faites, quelles obligations d'apporter des améliorations ? Les résultats de ces vérifications seront-ils publics ? Etc.

Le PPA propose de «Recenser les émissions du secteur « BTP/chantier». Recenser est en effet la première étape à réaliser qui ne s'avère d'ailleurs pas si évidente vue la mobilité des chantiers. Nous demandons que soit en priorité ciblées les installations fixes comme les carrières et les installations de concassage qui fleurissent çà et là sur le territoire, en relation avec le dynamisme de la construction et que, pour ces points fixes, des propositions soient rapidement formulées.

Recensement des établissements utilisant des solvants chlorés, caractérisation des émissions et réalisation d'études technico-économiques de réduction des émissions
Savoir qui utilise ce type de solvant sera rapide puisque le SM3A a déjà fait ce travail par rapport aux rejets des effluents dans l'Arve. En revanche, le secteur du décolletage connaissant une phase de « récession », les efforts demandés aux industriels afin d'améliorer leurs installations pourraient ne pas toujours rencontrer un écho favorable. Des aides seront sans doute nécessaires pour dépasser le stade du simple constat.

2- Les mesures temporaires

Il est prévu qu'elles entrent en application lors du dépassement de la moyenne journalière de $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ en particules fines, sur au moins une des stations fixes de surveillance de la zone.

Celles-ci sont au nombre de trois :

- mesure temporaire n°T1 relative à l'appoint en chauffage bois
- mesure temporaire n°T2 relative au trafic de transit par le tunnel du Mont-Blanc
- mesure temporaire n°T3 relative aux feux d'artifice.

2.1 - Mesure temporaire n°T1 relative à l'appoint en chauffage bois

Il est précisé : « Le contrôle du respect de cette mesure relève des pouvoirs de police du maire. Des contrôles pourront être initiés par les polices municipales ». Pour avoir sollicité régulièrement les élus afin qu'ils exercent leur pouvoir de police dans le cadre de notre association de protection de l'environnement, nous ne craignons pas d'affirmer qu'il est tout à fait utopique d'attendre un quelconque effet de cette mesure.

Alors que dans des cas de non-respect manifestes d'un arrêté préfectoral ou de violation de la loi sur l'eau, il est parfois difficile de motiver certains à exercer effectivement leur pouvoir de police, comment imaginer alors que les élus mettent en application cette mesure n°T1.

Dans les faits, il faut :

1. que l'information arrive à l'adjoint de permanence,
2. qu'il signifie alors aux possesseurs de moyens de chauffage d'appoint au bois qu'ils n'ont pas le droit de l'utiliser jusqu'à nouvel ordre (ce qui nécessiterait un recensement)
3. qu'il fasse la tournée de la commune en veillant les panaches de fumée illicites
4. qu'il verbalise.
5. qu'il réponde à tous les appels téléphoniques demandant s'il est possible de remettre le poêle en fonction.

S'il n'y a pas eu de recensement préalable des moyens de chauffages obsolètes, le scénario est encore plus compliqué.

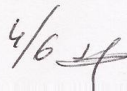
NB : certaines communes concernées par le PPA n'ont pas de police municipale.

2.2 - Mesure temporaire n°T2 relative au trafic de transit par le tunnel du Mont-Blanc

En cas de dépassement du seuil admis, il est proposé, dans un premier temps, de détourner le trafic PL vers la Maurienne, si cet itinéraire ne connaît pas lui aussi d'épisode de pollution. Cette mesure étant réciproque.

Mais si dans les deux vallées le seuil de pollution admis est dépassé, certains PL seront tout de même autorisés à emprunter ces itinéraires. Il ne s'agira alors que des poids lourds les moins polluants, les plus polluants restant sur le bas-côté.

Sauf erreur, le PPA est réalisé sur un périmètre sensible à la pollution de l'air et l'un des buts est de prendre des mesures afin de soustraire les populations, et éventuellement les écosystèmes, aux effets néfastes de cette pollution. Les différents polluants sont connus et leurs principales sources d'émission ont été identifiées. Pour chacun d'eux, des valeurs limites ou seuils sont définis. Or, que propose cette mesure n° T 2 ? Elle prend acte qu'un seuil est dépassé, mais autorise tout de même l'augmentation de la charge polluante au détriment des populations.

4/6 

D'autre part, le seul fait que cette mesure propose d'arrêter les PL les plus polluants tout en permettant aux autres de continuer leur route n'induit-il pas que l'impact des PL polluants est significatif ?

Enfin, nous constatons qu'il est possible en fonction du degré de pollution d'arrêter la circulation de marchandises (arrêt des PL polluants).

Il ne nous semble donc pas illogique d'avancer que :

1. En tout temps les PL les plus polluants soient interdits d'accès au tunnel du Mont Blanc, mais aussi à celui de Fréjus.
2. En cas de dépassement du seuil d'alerte, l'accès au tunnel (Mont Blanc ou Maurienne) de tous les PL soit interdit. Libre aux professionnels de la route d'adapter leur itinéraire pour emprunter l'autre ouvrage si celui-ci est ouvert à leur circulation ou d'attendre que la situation s'améliore.

2.3 - Mesure temporaire n°T3 relative aux feux d'artifice

Le graphique de la page 81 montre clairement l'impact négatif des feux tirés à l'occasion de la nouvelle année. Nous remarquons des pics certes moins imposants mais significatifs et régulièrement espacés. Nous ne pouvons nous empêcher de rapprocher cette observation des pratiques couramment utilisées par les stations de sport d'hiver qui consistent à saluer les nouveaux vacanciers de la semaine par quelques feux d'artifices, une descente aux flambeaux et éventuellement un verre de chocolat ou vin chaud. Cette soirée festive s'effectuant d'une manière générale chaque semaine à jour fixe.

En 2011, nous estimons qu'il y a des moyens autres pour offrir un spectacle d'intérêt au public visé. La futilité des feux d'artifice, quel que soit le niveau de pollution, augmente la charge polluante. Considérant que des moyens alternatifs existent, que, contrairement à des spectacles pyrotechniques comme celui de la fête du lac d'Annecy, ils ne génèrent pas d'activité économique directement liée, il ne serait pas incongru que ces pratiques soit supprimées en dehors de feux tirés à l'occasion de la fête nationale. Nous ajoutons que les municipalités les financent, soit directement soit indirectement, par le biais des offices du tourisme ou autres structures d'animation qu'elles subventionnent. Entre un petit spectacle à la portée limitée et l'amélioration des conditions sanitaires pour leurs administrés, les élus devraient choisir. Il nous semble difficile de demander des efforts aux autres (circulation des PL...) sans soi-même prendre des mesures, aussi symboliques soient-elles.

Conclusion

Le point positif de ce plan de protection de l'atmosphère réside dans le fait qu'il analyse la situation particulière de la vallée et identifie clairement les principales sources de pollution de l'atmosphère. Il propose parfois des pistes intéressantes afin de limiter la charge polluante, mais qui trop souvent souffrent d'un **manque de profondeur patent en ce qui concerne les mesures dites permanentes.**

Les **mesures temporaires** pour leur part sont marquées par une **absence de réalisme** par rapport à la réalité du terrain pour la mesure n°T1 ; par l'impression de vouloir absolument démontrer que le problème emblématique du trafic poids des lourds est considéré à sa juste mesure lors des épisodes critiques alors que **les solutions avancées sont pour le moins sujettes à caution** ; par un

manque d'ambition pour traiter un problème que nous qualifierions de futile pour la mesure n°T3.

Il convient maintenant de passer rapidement de l'étape « constat » que représente ce PPA à l'étape « active » en apportant notamment des explications détaillées accompagnées d'un échéancier pour chacune des actions retenues. La mise en application de chacune d'entre-elles doit être réalisée prioritairement afin de soulager le secteur de Passy qui a le « privilège » d'accueillir le plus gros émetteur de HAP du périmètre, d'être traversé par un axe routier international au trafic PL important, et d'accueillir une partie de la pollution venant de l'amont du fait de la topologie de la vallée et autres phénomènes naturels qui y favorisent la concentration et limitent la dispersion des polluants. Nous estimons que le tronçon « cluse de Cluses-verrou de Passy » correspond à ce périmètre d'action prioritaire. Nous suggérons que ceci se concrétise par une réunion d'information pour les élus, associations, citoyens des seules communes concernées par ce secteur clef, dès que le PPA sera arrêté.

Hormis les remarques que nous avons déjà effectuées, nous tenons à insister sur un point qui, nous le savons, reste délicat : le **trafic routier**. Nous ne pensons pas être « intégristes » en ne nous opposant pas au transit des poids lourds mais en demandant que **l'accès au tunnel soit systématiquement interdit à ceux qui sont les plus polluants** ; en demandant une **limitation de la vitesse** en tout temps sur l'autoroute dès le péage de Cluses dans le sens aval-amont et jusqu'à ce péage dans l'autre sens.

Ces options auraient au moins le mérite d'être claires et seraient un message fort envoyé aux habitants du secteur le plus pollué. Les propositions qui sont faites dans ce projet nous paraissent bien compliquées : interdiction en fonction de la saison, du niveau de pollution, du jour ou de la nuit.

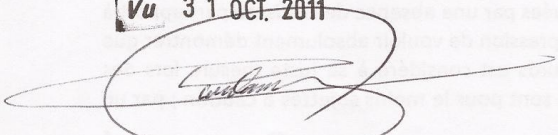
A travers différentes propositions, nous voyons se dessiner ce que nous appellerons un « pôle stations » avec les propositions transport/hébergement/forfaits ; organisation des livraisons ; limitation des feux d'artifices ; rétention volontaire du flux de véhicules en amont lors des WE de grande affluence, etc. Il serait intéressant de traiter ces problématiques dans leur globalité.

S'il nous semble tout à fait légitime d'étudier plus intensément la qualité de l'air dans la partie identifiée comme étant la plus problématique, nous faisons tout de même remarquer que **les données concernant la partie aval de Bonneville sont particulièrement pauvres**.

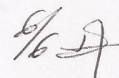
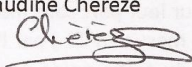
En effet, la seule mention que nous ayons trouvée se situe au point 2.13.2 « Mesures complémentaires en vallée de l'Arve » : « Aucun dépassement des seuils réglementaires n'a été constaté en basse vallée de l'Arve. Avec un maximum horaire aux alentours de 120µg/m³ (pour un seuil d'information à 200µg/m³), il est apparu peu probable que les zones urbaines du secteur dépassent les seuils de NO₂ ». Il faut cependant noter que **les conditions climatiques lors de l'étude étaient peu favorables à l'accumulation de polluants et que le trafic automobile était réduit en raison de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc à cette époque**.

Le Commissaire
Enquêteur

Vu 31 OCT. 2011



Pour Pays Rochois au Naturel
La présidente,
Claudine Chérèze



ANALYSE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES DANS LES CANTONS DE CLUSES, SCIONZIER ET SALLANCHES

OBSERVATIONS	AUTEURS
1 Observations générales	
1.1 Cadre réglementaire du PPA	
« Le PPA doit être compatible avec les lois... « qui s'assure dans le cadre du PPA de la réalisation des objectifs de l'Agenda 21 ? » « réjouissons-nous de la prise en compte par les autorités de ce mal...la pollution atmosphérique...l'Etat est hors la loi pour des tas de motifs » « comme le bon sens et la loi nous l'autorise, nous revendiquons le droit de respirer un air qui ne nuise pas à notre santé...ce PPA était très attendu...la colère s'empare du contribuable lorsqu'il apprend il devra s'acquitter d'amendes européennes » « la pollution...viole de plus en plus la loi LORE »	CAMPEOL Maurice CAMPEOL Maurice AVPAVA PITTET Philippe VILLAUME Yvonne
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE Le commissaire-enquêteur prend note de ces observations qui seront transmises à l'autorité préfectorale en charge de l'établissement du PPA. Il n'entre cependant pas dans la mission du commissaire-enquêteur de vérifier soit le respect du cadre législatif soit la cohérence du PPA avec certains textes. En revanche, le lien paraît bien établi entre certaines applications locales (type Agenda 21) et les recommandations du PPA. Voir notamment le chapitre Urbanisme - PARTIE III	
1.2 Limites géographiques du PPA	
« avec le PPA nous...nous disposons d'une étude sérieuse...je déplore qu'il manque une partie du territoire situé entre LA ROCHE SUR FORON et ANNEMASSE pourquoi ? » « ce PPA devrait de toutes façons intégrer...la conurbation d'ANNEMASSE, le GENEVOIS FRANÇAIS, le CANTON DE GENEVE puisque tous les habitants sont frappés » « pourquoi ne pas étendre la zone de ce PPA sur des zones non-urbaines (conséquences sur faune et flore) »	BOTTOLLIER Jeanne AVPAVA RAPPIN Stéphane
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE Les objectifs qui ont guidé les concepteurs sont liés au traitement des zones les plus denses et les plus polluées, ce qui pour la vallée de l'Arve réduit le périmètre à des zones urbaines de haut de vallée. Voir le chapitre Limites du dossier/Limites géographiques - PARTIE III	
1.3 Objectifs du PPA	
« le PPA doit répondre véritablement à une réduction des conséquences sanitaires » Des mesures plus contraignantes « prises de façon pérennes permettraient d'aller dans le sens de la loi Grenelle pour faire passer la part des transports	CAMPEOL Maurice PITTET Philippe

ferroviaires et fluviaux de 14 % à 25 % d'ici à...2012 »
« ne faudrait-il pas que ce plan ait (aussi) pour objectif de diminuer ce nombre de morts ? l'objectif du plan est défini en plusieurs endroits de manière différente »

RAPPIN
Stéphane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les objectifs du plan sont définis de façon précise dans les paragraphes 1 et 2 de la partie « Contexte du PPA », il s'agit de réduire les concentrations en polluant à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R 221-1 du code de l'Environnement, dans le paragraphe qui suit il est cependant bien dit que le plan est établi pour répondre à une problématique sanitaire.

Il aurait probablement été plus judicieux d'indiquer que les finalités étaient l'amélioration ou la préservation de la santé et que le PPA est un dispositif doté d'objectifs mis en place visant ces finalités.

Voir le chapitre Limites du dossier/Etudes de santé publique - PARTIE III

1.4 Attentes du PPA

« compte tenu des niveaux de pollution relevés dans la vallée depuis plusieurs années, ce PPA était indispensable...il aura fallu la prise de position de l'Union européenne et la forte implication des associations environnementales pour aboutir »

VENJEAN
Jacques

« ce PPA s'imposait...il faut activement agir sur toutes les causes de pollution de la vallée »

LEMENNICIER
Claire
BOTTOLLIER
Jeanne

« lutter contre toutes les émissions polluantes sans exception. L'attention doit tout de même être portée sur les transports et l'industrie »

« que ces mesures aboutissent à réduire la pollution au niveau le plus bas possible et ne se limitent pas seulement à éviter temporairement le dépassement des seuils actuels... »

DERVANT Didier

« important la santé de chacun d'entre nous maintenant ou secondaire devant le profit ? »

LEMENNICIER
Claire
MAROUZE
Olivier

« il établit bien une réalité que je dénonçais »

« je salue l'important travail de diagnostic...ma détermination à veiller à la mise en place de ce PPA est grande »

KREMPP Josée

« il est navrant de constater le mépris et l'aveuglement de certains décideurs locaux pour le combat mené depuis tant d'années... »

CARTIER
Françoise

« lorsque la radio cet été a annoncé que le seuil de pollution était dépassé...j'ai pris pleinement conscience de la gravité...il est urgent de prendre des mesures sérieuses »

GAVARD Danièle

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission prend bonne note de ces indications, malgré toutes les remarques négatives qui pourront être émises, il s'agit d'une procédure attendue.

Voir le chapitre Limites du dossier/Examen du dossier - PARTIE III

1.5 Critique globale du PPA

« minimaliste »

CAMPEOL
Maurice

« Je suis perplexe sur le résultat de ces études qui je pense ne cherchent qu'à faire payer le contribuable »

ANDRE Clément

« j'ai l'impression que vous travaillez surtout pour les touristes sans penser plus que ça aux habitants...de la vallée »

BOISIER
Christian et Mme
DERVANT Didier

« l'aspect le plus positif de ce PPA est qu'il établit un diagnostic officiel, admis par tous sur la pollution dans notre vallée...en mettant en évidence un niveau de pollution élevé pour plusieurs polluants »

« un certain nombre de mesures que nous aurions souhaitées sont absentes de ce PPA...nous sommes déçus du caractère trop limité des mesures

DERVANT Didier

retenues et qui demeurent des mesures a minima »

« n'est-il pas possible de supprimer totalement les émissions de polluant...pouvons-nous être certain que le seul respect des normes applicables permet d'améliorer la qualité de l'air pour le bien et la santé de tous ? il ne me semble pas évident de faire confiance à ces normes »
« je trouve un peu trop rapide la partie concernant les remèdes »

RAPPIN
Stéphane

« le PPA pose le diagnostic de la situation actuelle alarmante...mais il est incomplet »

« que les mesures dites temporaires soient maintenues de manière pérenne »

« qu'en est-il (de l'inventaire) des moyens de transport, des entreprises, des incinérateurs...ce paragraphe me paraît très pauvre pour définir/caractériser les diverses occupations de la zone du PPA »)

VILLAUME
Yvonne
FRARIER
Isabelle
CAMPEOL
Maurice

Les descriptions des phénomènes naturels sont plus destinées « à pointer les pics de pollution, ayant pour origine les données naturelles » que les activités humaines

RAPPIN
Stéphane

« il me paraît essentiel d'ajouter une action en ce sens (variabilité des populations) »

CAMPEOL
Maurice

RAPPIN
Stéphane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission prend note de ces observations qui donnent un éclairage négatif au dossier, elle n'est cependant pas d'accord avec ces points de vue. Des réponses sont données tout au long de la partie III où l'on pourra voir que les propositions figurant au PPÀ représentent une avancée vers des améliorations même si des critiques peuvent être ponctuellement portées.

Voir l'ensemble du chapitre – PARTIE III

1.6 Applications et mise en œuvre du PPA

« impatient de voir des mesures concrètes appliquées »

KARABABA
Zeynel

« nous attendons les résultats »

« constitution d'une haute autorité – ouverte à la société civile – chargée d'évaluer les réalisations concrètes des collectivités locales »

VIEILLEROBE A.
MAROUZE
Olivier

« En application de la loi Grenelle II, exiger la création d'une ZAPA (zone d'actions prioritaires pour l'air) à titre expérimental »

BERTHET
Roland

« les mesures proposées doivent être mises en œuvre rapidement et leur suivi largement diffusé »

BOTTOLLIER
Jeanne

« faire espérer en PM10 et HAP (une baisse) de l'ordre de 30 % alors que les dépassements sont de l'ordre de 120 % à 180 % pour les PM10 et 150 % à 300 % (pour les HAP) sur la commune de PASSY...doit-on comprendre que malgré les mesures préconisées la commune de PASSY aura toujours une qualité de l'air non conforme à la législation ? C'est scandaleux »

COUSINIER
Adrien

« nous veillerons à ce que toutes les mesures préconisées soit réellement mises en œuvre et en priorité celles concernant le transport »

DERVANT Didier

« (je demande) que les élus, beaucoup trop laxistes s'impliquent enfin dans l'application du PPA »

HOSDEY
Françoise

« pour ce qui concerne les sources diffuses on peut craindre que l'efficacité soit beaucoup plus lente »

JEANNOT
François et Mme

« le projet devrait être plus précis pour : qui est responsable de quoi, quelles sont les ressources affectées, comment et à quelle périodicité sont effectués les contrôles...quelles mesures seront prises si l'efficacité de ce plan est insuffisante »

JEANNOT
François et Mme

« une sensibilisation très large de la population est nécessaire et l'implication forte et visible des élus est indispensable »

JEANNOT
François et Mme

« les cartes présentées p 120 et 121 démontrent que l'application des mesures du PPA conduirait à une forte amélioration de la qualité de l'air local. Il faut appliquer ces mesures sans tarder...l'évaluation chaque année dès la fin 2012 (doit) montrer son bien-fondé »

AVPAVA

« je soutiens totalement la plupart de ces mesures...mais pour (qu'elles) aient une chance d'être mises en place il faudrait : que les responsables de la mise en place soient clairement cités pour que la population puisse les interpeller en cas d'inaction, que les élus locaux soient beaucoup plus impliqués dans ce PPA...pour que le PPA puisse être mis en place, il me paraît indispensable que nos élus soient eux-mêmes convaincus de sa nécessité que tous nos élus soient tenus de suivre une formation...les élus se situent en spectateur et non en acteurs de ce PPA, cela constitue le premier risque d'échec du PPA»	KREMPP Josée
« nous sommes dans l'attente ferme et vigilante d'une application ferme et ambitieuse...aux côtés des associations... demandons aux autorités préfectorales ainsi qu'à nos élus de se doter des moyens nécessaires à sa mise en application dès cet hiver »	PITTET Philippe
« je suis très réservé...catalogue de mesures sans planification précise, ni calendrier, pas d'indication sur les sources de financement, pas de coordination ni de responsable désigné...pas de définition des rôles et des responsabilités des différents acteurs »	VENJEAN Jacques
« il me paraît pertinent que pour chaque mesure et actions soient définis : un état des lieux actuel chiffré, un objectif prévisionnel court terme...moyen terme, un budget prévisionnel... »	RAPPIN Stéphane
« pensez-vous qu'il soit possible d'équiper la zone concernée de ce PPA de 29 stations fixes (voir justificatif dans texte complet en annexe) et de réaliser une étude plus proche de la réalité des différentes villes... »	RAPPIN Stéphane
« les mesures préconisées dans ce PPA...sont insuffisantes et pas assez contraignantes : il s'agit d'un catalogue d'objectifs, sans aucun calendrier, sans échéance précise, sans préciser les moyens, les budgets et sans définir les rôles et les responsabilités des différents acteurs... »	DERVANT Didier
« ne serait-il pas également nécessaire de tenir compte pour chaque entité du nombre de sources...pour obtenir un taux d'émission proportionnel à une entité et non un taux d'émission global...il ne faut pas confondre occurrence et risque »	RAPPIN Stéphane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission a bien noté les souhaits des intervenants quant aux dispositions pratiques qui vont guider la bonne mise en œuvre du PPA, elle souligne également dans ses avis les imprécisions sur les délais et sur les contrôles facteurs qui effectivement vont conditionner l'application du PPA.

Voir les chapitres Limites du dossier, évaluation des mesures du PPA et d'une façon générale toute la PARTIE III

1.7 Financement du PPA

« Favoriser le transport en commun, faire payer les entreprises polluantes »	ANDRE Clément
« absence de financement des mesures...les modalités de mise en œuvre sont floues »	FRARIER Isabelle

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

A ce niveau du projet seules les orientations sur les éléments de coût, sur les financements ou sur les aides sont mentionnées sans beaucoup de précision et pour certaines mesures, les financements ne sont pas évoqués (lorsqu'il s'agit de faire appel par exemple à la police municipale). C'est une insuffisance compréhensible à ce niveau du projet.

Voir le chapitre Limites du dossier/Financement des mesures PARTIE - III

1.8 Informations relatives au projet de PPA

- « mode de consultation...intéressant à plus d'un titre... mais cette consultation n'a pas été suffisamment préparée. Personne autour de moi n'était au courant...lire le projet demande une certaine disponibilité de temps...il aurait fallu organiser des réunions préparatoires dans chaque mairie...le pourcentage de personnes qui s'exprimeront sera très très faible n'en déduisez pas pour autant qu'il témoigne un désintérêt de la population »
« manque de publicité du PPA »
- « le sacro-saint tourisme fait de la pollution un tabou ! aucune publicité sur cette consultation »
- « un grand nombre d'habitants reste dans le déni de la situation préoccupante face à la pollution de l'air. Une information réelle de chaque habitant incombe aux municipalités »
- « je regrette qu'aucune réunion publique ne soit prévue pour l'expliquer au public »

BOTTOLIER
Jeanne

FRARIER
Isabelle
JANIN Françoise

LEMENNICIER
Claire

VILLAUME
Yvonne

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La mise en place de l'information réglementaire a été respectée, toutes les communes ont procédé à un affichage dans leurs lieux habituels, outre les insertions légales des articles de presse ont paru et le sujet a été évoqué sur les ondes. La commission regrette qu'effectivement peu d'observations aient été formulées au regard de la population concernée.

Voir le chapitre Information de la population PARTIE - III

2 Diagnostic

2.1 Connaissance des paramètres de pollution, mesures

- « (le diagnostic) est incomplet...il manque de données précises sur la basse vallée de l'Arve et compte tenu de la forte concentration d'habitations et d'industries il me paraît nécessaire de renforcer la surveillance ...y compris des COV et HAP »
- « comment ont été définis ces lieux représentatifs (de mesure)...pas une seule de ces quatre stations fixes n'a été déployée proche d'une zone industrielle...pourquoi ne mesurent-elles pas tous les types de polluants listés dans l'article R-221.1 du Code de l'Environnement... »
- « la station fixe déployée dans la ville de Chamonix...qui n'a pas mesuré les S02, arrive à donner des résultats »
- « si on analyse l'indice ATMO sur CHAMONIX...les années 1999, 2000, 2001 et 2008 (où) le tunnel est resté fermé ainsi que début de crise 2008 sont les meilleures années suivant l'indice ATMO »
- « les problématiques liées à la pollution de l'air peuvent être très différentes...même entre deux secteurs géographiquement proches...est contradictoire avec quatre stations fixes de surveillance...représentatives de différents types de milieux... »
- « est-ce l'indice IQ ou IQA qui est utilisé (villes de moins de 100 000 habitants) (si c'est ce dernier) comment comparer l'indice ATMO de CHAMONIX et celui de PASSY »
- « ne faudrait-il pas mentionner et tenir compte...des erreurs de mesure et de la précision des appareils utilisés »
- « manque-t-il des pages à l'annexe 10 ou est-ce qu'une autre méthode a été utilisée pour estimer la répartition des polluants ? l'inventaire des sources de polluants...on ne sait pas comment il est fait »
- « nous ne pouvons que constater la pollution au niveau du CD 13...Nous relevons journalièrement des couches de poussière noire en nettoyant balcons et fenêtres. Trop, c'est trop »

VENJEAN
Jacques

RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane
RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane

BRONDEX
Arlette et
SCHMITT Mme

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le commissaire-enquêteur prend bien note de ces observations. Le dossier est assez complexe avec des analyses portant sur des paramètres différents, mesurés de façon asynchrone en des lieux variables. L'analyse est portée, ensuite consolidée par des méthodes différentes (analyses et modélisations) sur des milieux naturels et urbains très spécifiques (altitude, zone de plaine). Un grand nombre de remarques ont été formulées aux auteurs du projet, l'essentiel des réponses est apporté en partie III. Il convient par ailleurs de bien vouloir considérer que le projet de PPA définit des développements propres à remédier aux éventuelles défaillances identifiées dans le dossier. Voir le chapitre Limites du dossier – PARTIE III

2.2 Origine des pollutions

« La pollution de notre région et de la vallée de l'Arve est une réalité depuis toujours !!! »	ANDRE Clément
« Les sources proviennent surtout du transport...au cours de la semaine 37 de l'année 2011, 12834 camions TIR ont traversé le tunnel du Mont-Blanc...2000 poids lourds par jour représentent l'équivalent de 20 000 voitures diesel... »	BERTHET Roland
« si le chauffage représente 50 % des émissions en PM10, il faut prendre en compte la nocivité accrue sur la santé des émissions de PM10 issues du transport...au niveau national...14 % seulement des PM10 proviennent du secteur transport...mais représentent...55 % de la mortalité...je ne peux que m'interroger (sur le pourcentage de mortalité si la part contributive des transports dans notre secteur est de 23 % »)	KREMPP Josée
« je pense que l'augmentation du trafic routier et plus particulièrement des véhicules diesel, le développement du chauffage au bois peuvent expliquer mes problèmes »	PRISCAL Daniel
« les parts attribuées aux différentes sources de pollution me semblent déséquilibrées...le rôle du chauffage est nettement mis en avant par rapport aux transports. Ne serai-ce pas pour...relativiser la responsabilité de l'Etat et des décideurs locaux...les préoccupations de santé publique, s'effaceraient devant les intérêts particuliers »	VENJEAN Jacques
« (pour les PM10) de quel chauffage parle-t-on...beaucoup de questions qui ne sont pas examinées...pourquoi aucune mesure n'a été réalisée sur les PM2,5 ? il serait souhaitable de disposer de l'étude 2010-2011 d'AIR-APS... »	RAPPIN Stéphane
« le ratio de 4 (entre MAURIENNE et PASSY) pour les BaP n'est pas dû au chauffage mais à une autre source, effectivement si 76 % des HAP proviennent de SGL CARBON...sans cette source industrielle, le taux de BaP descendrait probablement...à une valeur du même ordre de grandeur...moins qu'en MAURIENNE »	RAPPIN Stéphane
« pourquoi les valeurs de NO2 mesurées à Saint-Gervais ne sont pas disponibles ?...les mesures sur les villes de la basse vallée de l'Arve ont été réalisées alors que le tunnel du Mont-Blanc était fermé, ne faudrait-il pas les refaire ? affirmer que la basse vallée de l'Arve semble en revanche moins touchée par ce type de pollution (nécessite) de préciser : si le tunnel est fermé ! »	RAPPIN Stéphane
« concernant O3, l'objectif est de ramener le niveau en dessous du seuil « santé humaine » ou « végétation »...p47 et 48 les limites sont exprimées en g/m3 au lieu de µg/m3 »	RAPPIN Stéphane
« il semble clair qu'il est nécessaire de réaliser un paréto des sources afin de prioriser les actions »	RAPPIN Stéphane
« Est-ce que les mesures (de réduction citées) concourent...à la réduction de l'ozone ?	CAMPEOL Maurice
« la part du chauffage est réelle...mais on ne peut s'empêcher de penser qu'il s'agit ainsi de focaliser l'attention sur la responsabilité des citoyens et de minimiser le rôle de l'Etat et des collectivités locales... »	RAPPIN Stéphane

AVIS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

L'analyse des résultats des mesures pour identifier les origines des polluants est un exercice délicat parce que pour une bonne partie les mesures et la connaissance du milieu se révèlent insuffisantes.

L'origine des pollutions est souvent contestée, parfois uniquement sur la base de ressentis (certainement incontestables), parfois par méconnaissance de certains aspects non développés et non présentés ou parce que le rapport comporte des imprécisions. Des justifications sont apportées dans la mesure du possible par les auteurs du rapport. Certaines incertitudes sont notées sur la part représentative de chaque activité dans la pollution totale, elles sont identifiées et soulignées pour un renforcement de l'analyse. Ces éléments apparaissent tout au long des avis portés par la commission.

Voir l'ensemble des chapitres de la PARTIE III

3 Sécurité, santé et Environnement

3.1 Information

« déplore...un manque d'information vis-à-vis des niveaux de pollution »

KARABABA

Zeynel

« je souhaite...que nos élus fassent leur possible...pour l'information des habitants lors des dépassements des seuils d'alerte »

LEMENNICIER

Claire

Renforcement de l'information et de la communication de la qualité de l'air lorsque les seuils d'alerte sont atteints

BERTHET

Roland

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission prend bonne note de cette observation et elle l'a elle – même soulignée.

Voir le chapitre Information de la population PARTIE - III

3.2 Santé

« il semblerait que l'ensemble des émissions...soit bien le premier contributeur aux problèmes de santé liés à la mauvaise qualité de l'air...j'aimerais que le PPA puis faire préciser ce point par des scientifiques ou médecins »

KREMPP Josée

« j'ai constaté la dégradation évidente de l'atmosphère de la ville...certains jours l'atmosphère devient réellement insupportable... »

GIET Philippe

« importance pollution pendant la saison hivernale, période durant laquelle les populations âgées et infantiles sont déjà fragilisées »

BOTTOLLIER

Jeanne

« la qualité de la santé des gens est primordiale »

ANDRE Clément

« année après année, j'ai constaté le changement et petit à petit je suis désormais atteint d'un asthme que je contrôle de moins en moins...la cortisone que je dois prendre est de plus en plus incontournable »

GIET Philippe

«Habitant à Sallanches et subissant les effets nocifs de la pollution atmosphérique (problèmes de santé touchant énormément d'adultes et d'enfants, bronchites et asthme) je ne peux qu'approuver le PPA

HOSDEY

Françoise

« en hiver, en été quand l'air stagne, je suis réveillée par les odeurs de gaz d'échappement, j'ai des problèmes respiratoires, ils s'aggravent »

JANIN Françoise

« l'état des lieux très complet et bien documenté fait clairement apparaître une situation grave pour la santé des populations »

JEANNOT

François et Mme

« dans la pratique, je vérifie malheureusement ces effets sur la santé de mon fils de trois ans (bronchite, asthme notamment lors des épisodes de pollution »

KREMPP Josée

Le lien de cause entre la pollution atmosphérique et la morbidité est un fait avéré puisque les études montrent les effets ravageurs d'un air pollué sur les enfants, les personnes fragiles et toutes personnes exposées en permanence à des taux moyens »

AVPAVA

« je constate depuis quelques années une aggravation de mes problèmes respiratoires et je suis sous traitement médical... » PRISCAL Daniel
« les risques qui en découlent pour la santé des populations sont clairement énoncés...par contre...je ne vois aucune décision concernant les actions de santé publique...pour informer les populations, les médecins... mettre en place une surveillance...éventuellement par la création d'un observatoire » VENJEAN Jacques

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Le commissaire-enquêteur a rencontré des personnes atteintes d'insuffisances respiratoires et a bien noté l'intervention soutenue de l'AVPAVA. Il ne peut se substituer aux praticiens de la santé et aucune étude épidémiologique n'est disponible aujourd'hui. La relation pollution – qualité de la santé est reconnue de façon universelle, ceci ne fait que renforcer la nécessité de mise en place d'un plan de type PPA. La commission le souligne à de nombreuses reprises. Voir le chapitre Limites du dossier/Etudes de santé publique – PARTIE III

3.3 Environnement

« il faut protéger les espaces verts, les arbres, les prairies...il ne faut pas détruire les fonds de vallée en y installant des supermarchés...notre région est aussi un passage pour beaucoup d'oiseaux migrateurs qui peuvent s'y reposer » VILLAUME Yvonne

« il faut réduire, interdire l'usage des pesticides, fongicides » JASINSKI Michael YV et PP

« l'humus sert aux hommes à condition qu'ils ne le détruisent pas en le couvrant de bitume et de constructions inutiles ou en le brûlant par une pratique très dangereuse l'écobuage »

« participer à tout ce qui freinera cet élan fou » de développement qui dégrade la vallée CAMPEOL Maurice

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les mesures préconisées visent en premier objectif la santé humaine. La protection de la faune, de la flore et de l'environnement d'une façon générale ne sont que très peu évoquées il est vrai. Voir le chapitre Limites du dossier – PARTIE III

4 Aménagement, urbanisme et développements locaux

« ne pas urbaniser les espaces encore verts...statu quo sur les permis de construire » CAMPEOL Maurice
« nécessaire de limiter les implantations de nouvelles populations...si l'essentiel des émissions est due au résidentiel VIELLEROBE Gilbert
« remettre du service public pour éviter les déplacements » VIELLEROBE Gilbert

« refus d'allouer encore plus d'espace aux routes, aux parkings, aux grandes surfaces...et dédier ces espaces à la réalisation dans les villes de grenettes, de halles...atteignables par transports en commun... » DERVANT Didier

« favoriser la densification urbaine...conditionner l'urbanisation de nouvelles zones à la présence de transports en commun...la commune de CLUSES n'a toujours pas de PLU...commune qui refuse de mener une politique pensée de son aménagement » MAROUZE Olivier

« inadmissible de continuer une politique de construction à tout va dans la vallée devenue irrespirable » JANIN Françoise

« le mitage ne permet pas des transports en commun » JANIN Françoise
« il est incompréhensible que les collectivités d'utilisent pas l'article 12 des PLU pour relever les normes planchers de stationnement des vélos...le maire de SALLANCHES a construit un parking de 250 places...aucun emplacement n'a été réservé pour les adeptes de la pédale » AVPAVA

« les grandes surfaces, destructrices de commerce de proximité elles imposent l'utilisation d'un véhicule »	AVPAVA
« « la résolution de ce problème à long terme passe par une réflexion globale sur la politique de l'aménagement...sur la place de la voiture, sur le développement du rail, des transports en commun »	VENJEAN Jacques
« un regroupement des habitants vers la vallée et le centre-ville pourront permettre des installations solaires sur des habitations groupées »	VILLAUME Yvonne
« Gel de tout projet d'envergure établi « sans étude d'impact sur la qualité de l'air »	CAMPEOL Maurice VENJEAN Jacques
«l'objectif caché (de l'aménagement de la gare de CLUSES) est de favoriser l'accès aux stations de ski...la logique n'est pas de transférer le transport des touristes de la vallée vers le rail mais que le rail complète l'augmentation du trafic routier pour amener encore plus de monde...il faut asphyxier la vallée pour qu'elle vive ! »	MAROUZE Olivier
Les responsables locaux « persistent à faire de cette ville une cité dortoir...ce qui augmente un trafic automobile déjà insupportable...puisqu'il n'y a aucune alternative ferroviaire »	CARTIER Françoise
« Favoriser la construction de biens et de marchandises plus locales ».	CAMPEOL Maurice VENJEAN Jacques
« développement des emplois locaux et non localisables avec des pouvoirs publics de proximité »	DERVANT Didier

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note bien que les mesures préconisées ici visent à réduire d'une part les déplacements, les implantations qu'elles soient industrielles, commerciales ou simplement résidentielles. Ces options ont pour conséquence de réduire les émissions polluantes. Il s'agit là de choix de développements entrant dans un débat plus large et dépassant les objectifs immédiats du présent projet, à intégrer vraisemblablement dans une réflexion de moyen et long terme en accord avec les lois relatives à l'urbanisme et à la construction. Il s'agit néanmoins d'un levier puissant agissant de façon structurelle. Voir le chapitre Urbanisme PARTIE - III

5 Chauffage

5.1 Observations relatives au chauffage

« Intégrer une réflexion globale sur le mode de chauffage lors de l'application de l'AM du 22/06/98 et la mise en conformité des cuves de liquide inflammable	CAMPEOL Maurice
« il faut réduire notre consommation de pétrole ...le PPA préconise de ne plus utiliser le chauffage au bois...cette mesure est incohérente	BLANCHET Jean Pierre
« autrefois le bois était le seul combustible...maintenant dans les locaux résidentiels, on n'utilise plus le bois que de façon épisodique »	BOTTOLIER Jeanne
« l'impact du chauffage est important...mais comment expliquer la baisse de consommation...et le taux important de pollution de cette même période ? »	LEMENNICIER Claire
« la douceur de l'hiver 2010 a prouvé que l'impact sur la qualité de l'air en provenance du chauffage, durant cet hiver pourtant très pollué est minime...il y a nécessité de posséder des appareils de chauffage bien réglés »	AVPAVA
« (on doute que) le bois en granulé ne rejette pas de CO2 alors que des produits complémentaires y sont ajoutés »	LAVAL Jean Paul et Quentin GEROUDET Serge
Il n'y a « guère de chaudières à bois (qui) doivent fonctionner...étant donné	BRONDEX Ariane

la chaleur...et pourtant ce matin, LE FAYET, et la montée de SERVOZ baignaient dans un nuage bleuâtre de pollution dont l'origine paraît évidente. Qui osera s'attaquer à la vraie source de ce problème.

« les mesures concernant le chauffage sont importantes et justifiées...mais notons que le premier trimestre 2011 a vu une qualité de l'air très mauvaise (surtout en PM10) or les températures furent douces »

PITTET Philippe

« votre PPA me semble très orienté vers le chauffage d'appoint au bois qui me permet personnellement de faire des économies »

BOISIER
Christian et Mme

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que de nombreuses remarques ont été émises sur la part du chauffage dans la concentration de polluants et en particulier le fait que même lorsque la température est douce –qu'il n'y a que peu d'installations en activité- la pollution de la vallée est visible. Un autre point est soulevé fréquemment c'est celui de l'incitation à consommer de l'énergie provenant de la biomasse, alors que le chauffage résidentiel au bois est dénoncé. Ces différents aspects sont traités dans le corps de l'avis de la commission.

Voir le chapitre Installations de combustion PARTIE - III

5.2 Mesures souhaitée, aides et réglementation

« le crédit d'impôt sur une chaudière à bois est plus élevé que sur une chaudière à condensation »

RAPPIN
Stéphane
VIEILLEROBE A.
VUARCHEX
Anne

« Nécessaire de développer les informations aux habitants et promoteurs »
« totalement utopique de demander aux polices municipales de contrôler la qualité des fumées des chauffages domestiques...à l'Etat de mettre en place des normes... »

« il nous paraît indispensable de prévoir des aides ciblées notamment vers les ménages les plus modestes...une répartition du financement des aides par les différentes collectivités doit être étudiée dans le cadre de ce plan... »
« aides financières à la mise aux normes des installations de chauffage... »

DERVANT Didier

« pas de baisse significative des émissions de polluants...sans mesure budgétaire...compter sur les aides très restrictives existant actuellement est insuffisant et inefficace...sans aide financière l'évolution des modes de chauffage ne touchera que les nouvelles installations ou les transactions ce qui est insuffisant »

FRARIER
Isabelle
KREMPP Josée

« les références des techniciens établissant des diagnostics avancés...devraient être communiquées dès cet hiver »

KREMPP Josée

« prévoir des aides financières incitatives pour l'amélioration de l'habitation et des systèmes de chauffage...aider les faibles revenus »

VENJEAN
Jacques

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note bien et le souligne elle-même que l'efficacité des mesures visant à réduire l'émission de polluants ne peut être envisagée que s'il y a une incitation rapide et notable, orientée vers les foyers à faible ressources.

Voir le chapitre Installations de combustion PARTIE - III

6 Transport, circulation

6.1 Généralités

Insuffisance de mesures préconisées à l'encontre des transports

BERTHET
Roland

« aucune note sur les 4x4 qui servent souvent à amener les enfants à l'école et qui polluent plus que mon fourneau »

BOISIER
Christian et Mme

« mesures insuffisantes dans le domaine du transport (ferroulage,

FRARIER

covoiturage, transports en commun, pistes cyclables... »	Isabelle
« je regrette que le <u>transport</u> responsable des émissions de NOx ne soit pas le problème à traiter <u>prioritairement</u> »	HOSDEY
« les mesures concernant ce domaine (transport) s'apparentent à des déclarations d'intention et ne précisent pas pour chaque mesure qui est chargé de la mise en œuvre...les mesures sont imprécises et ne comprennent pas la mesure principale qui devrait y figurer : la réduction du trafic grâce à un transfert modal important de la route vers le rail»	Françoise
« je souhaiterais voir dans les mesures principales la limitation du nombre des camions...avec la réduction de vitesse de 20 km/h et le gel de toute nouvelle infrastructure routière »	KREMPP Josée
« la grande quantité d'émanation du trafic peut déclencher une attaque cardiaque jusqu'à 6 heures après l'exposition...le train pourrait remplacer la voiture et le camion puisqu'il y a une voie ferrée »	KREMPP Josée
« la circulation des véhicules est aussi une énorme source de pollution...à toutes les heures du jour et de la nuit des véhicules circulent...les camions affirment que leurs véhicules sont de moins en moins polluants mais les étrangers sont-ils contrôlés ? »	VANDERMERSC H Mme
« Réduire en le défavorisant ou en le contraignant le trafic automobile sous toutes ses formes »	VILLAUME Yvonne
« le fond de vallée n'est plus praticable en sécurité »	CAMPEOL Maurice CAMPEOL Maurice

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que de nombreuses critiques portent sur le transport d'une façon générale, qu'il s'agisse du transport particulier, collectif ou de marchandises, considérés comme très polluants et surtout en développement important. Il s'agit d'un point important du dossier.

Voir le chapitre Transport PARTIE - III

6.2 Transports collectifs

« j'exprime mon inquiétude quant à la qualité de l'air ...et le fait que rien ne soit mis en œuvre en terme de transports collectifs ...je souhaite que nos élus fassent leur possible pour le développement des transports collectifs »	LOUIS Aurélie
« beaucoup de bus de lignes régulières circulent avec très peu de monde...minibus et un peu plus souvent il n'y aurait peut-être pas plus de pollution et plus de gens prendraient les transports »	X (PASSY)
« améliorer l'offre de transport en commun »	MAROUZE Olivier
« les transports en commun doivent pouvoir accepter les personnes handicapées (lois83-8 et 2005-102)	CAMPEOL Maurice
« Il faut développer les transports en communs dans nos vallées »	JASINSKI Michael

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que de nombreuses remarques ont été exprimées quant au manque de transport collectif, au manque de lisibilité des horaires et des trajets, l'insuffisance des rotations...ce qui malgré tout fait que des autobus sont souvent vus...sans passagers. Le manque de liaison entre les modes de transport est largement évoqué. La commission souligne cet aspect dans ses avis.

Voir le chapitre Transport PARTIE - III

6.3 Transports poids lourds

« nous rejetons totalement la mesure qui consisterait à rejeter sur la vallée de la Maurienne le trafic poids lourds »	KREMPP Josée
« Interdiction de circulation aux camions la nuit »	CAMPEOL Maurice

« baisse du transport routier et mise en place de solutions alternatives : report du fret sur la ligne SNCF de Maurienne »	AVPAVA
« limitation de la vitesse pendant les périodes anticycloniques avec interdiction des poids lourds en transhumance vers et depuis le tunnel du Mont-Blanc »	AVPAVA
« rejeter la proposition consistant à transférer les flux de circulation en vallée de Maurienne...en cas de pic de pollution constaté »	BERTHET Roland
« (je demande) le déroutage obligatoire des camions les plus polluants sur le ferroviaire »	HOSDEY Françoise
« le Lyon-Turin ne changera rien au trafic des camions dit-on »	JANIN Françoise
« l'accès à la vallée et au tunnel...pourrait être interdit aux véhicules très polluants Euro 1, 2, 3...de façon permanente...le déroutement systématique et permanent vers le tunnel ferroviaire pour les camions les plus polluants devrait être envisagé »	JEANNOT François et Mme

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

De nombreuses remarques concernent les poids lourds, leur limitation en fonction de leurs émissions, leur vitesse, le report sur le ferroutage vers la MAURIENNE ou non sont émises. La commission développe cet aspect et propose des restrictions notamment vis-à-vis de la vitesse lors de certaines périodes.

Voir le chapitre Transports PARTIE - III

6.4 Transports individuels

« Réserver la voie de gauche sur autoroute aux seuls véhicules occupés par plus de deux personnes »	CAMPEOL Maurice VENJEAN Jacques
« comment fédérer le covoiturage sur de petites distances ? »	LEMENNICIER Claire

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission a bien noté l'observation, c'est une mesure qui incite effectivement à l'optimisation du transport et donc à la réduction d'émissions à besoin constant elle traite cet aspect dans ses avis.

Voir le chapitre Transport PARTIE - III

6.5 Utilisation des cycles

« faciliter la circulation des piétons et des cyclistes en aménageant les routes les plus fréquentées »	X (PASSY)
« il faut développer les pistes cyclables »	JASINSKI Michael
« la traversée de Marignier n'est pas opérationnelle...les aménagements cyclistes prévus par le Conseil Général s'inscrivent dans l'esprit du vélo...loisirs (et non transport)... à Cluses rien n'est pensé pour favoriser les déplacements cyclistes »	MAROUZE Olivier
« par une belle journée d'hiver, je suis plus gêné par les pots d'échappement et que dire des améliorations inexistantes pour les cyclistes »	BOISIER Christian et Mme
« favoriser...les pistes cyclables...et penser aux parkings à vélo »	LEMENNICIER Claire
« si l'objectif est de faire...que les gens prennent leur vélo pour circuler en ville, il faut faire en sorte que les commerces de proximité, bibliothèques...soient accessibles sans prendre la route »	RAPPIN Stéphane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que de nombreuses remarques sont émises à propos du cycle, sur l'insuffisance des infrastructures sécurisées et des points de stationnement dans les lieux commerciaux publics notamment.

Voir le chapitre Transport PARTIE - III

6.6 Contrôle, réglementation, information

Majoration de la TIPP, augmentation du coût du passage du tunnel, taxe sur « l'accès routier à la Vallée de l'Arve »	CAMPEOL Maurice VENJEAN Jacques r CAMPEOL Maurice
« limiter la vitesse de façon permanente »	BERTHET Roland
« accélérer le renouvellement des flottes de véhicules lourds...confirmer l'interdiction permanente de circulation des véhicules lourds inférieurs à Euro 3 au 01/01/2012 et ...identique au 01/01/2013 pour...Euro 4 »	
« un contrôle de vitesse des poids-lourds sur l'A41 serait de bon aloi »	VUARCHEX Anne
« mise en place de radars pédagogiques puis répressifs...80 % des poids lourds roulent au-dessus des vitesses autorisées en toute impunité »	BERTHET Roland
« interdire la circulation très largement aux abords des sorties d'école afin de dissuader les parents d'aller en voiture accompagner leurs enfants »	CHEVANNE Marie-Josèphe
« interdiction de circulation des véhicules les plus polluants »	AVPAVA AVPAVA
« abaissement de la vitesse des voitures en ville, on peut très bien rouler à 30 km/h en ville et plus que la vitesse, c'est la façon de conduire, la fluidité du trafic et le nombre de voitures qui jouent »	
« mesures efficaces...limitations de vitesse, interdiction de circulation des poids lourds les plus polluants...réduire la pollution rapidement et de façon durable si elles étaient appliquées toute l'année »	VENJEAN Jacques
« réduire la vitesse...sur toutes les départementales »	X (PASSY) VUARCHEX Anne
« qu'un système d'information fiable soit installé sur les entrées et sorties communales »	BOTTOLLIER Jeanne
« limiter drastiquement les transports dans la vallée surtout en hiver, et d'y interdire la circulation des poids lourds les plus polluants...étudier de façon sérieuse le transport des marchandises par le rail...rétablir pour les voyageurs un trafic ferroviaire digne de ce nom...prévoir un réseau de co-voiturage »	
« il faut aller plus loin que les mesures préconisées : obligation de diriger les poids lourds sur l'autoroute ferroviaire alpine afin d'optimiser cet axe, interdiction de circuler la nuit pour les poids lourds, interdiction de circuler pour les inférieurs à Euro 4 »	PITTET Philippe

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les principales observations en matière de réglementation visent les limitations de vitesse, de contrôles de ces limitations, la taxation et le remplacement des engins polluants par d'autres plus récents. Ces dispositions sont affichées dans les mesures permanentes ou temporaires du PPA, la commission s'exprime également sur ces aspects dans ses avis.

Voir les chapitres Transport, Surveillance et contrôle PARTIE - III

6.7 Aménagements, dispositions spécifiques

Indiquer les délais de réalisation des infrastructures avancées (CEVA, gare de CLUSES etc.)	CAMPEOL Maurice
Les parcs relais « doivent garantir une vrai multi-modalité avec priorité aux transports en commun non polluants (application de la loi LOTI) »	CAMPEOL Maurice
Qui s'assure de la non revente des terrains SNCF ?	CAMPEOL Maurice
« aborder sérieusement le problème des transports...ferroviaire à développer »	VIEILLEROBE A.
« le transport par rail...est complètement délaissé au profit du tout routier »	VIEILLEROBE Gilbert
« mettre en place...le développement d'offres combinées Transport,	BERTHET

logement et forfait...pour ...réduire les émissions...liées au transports de l'activité touristiques »	Roland
« accès aux stations (ce qui est mis en place) n'est pas une navette...horaires non affichés...cars confidentiels...transports SNCF : trains de nuit en diminution et prix en augmentation...parfois remplacés par des cars...(desserte de l'aéroport de Genève non satisfaisante)... piste cyclable : route de Genève (Sallanches) il semble y avoir la place »	CHEVANNE Marie-Josèphe
« renforcement et développement du transport individuel et de marchandise par rail...mise en place de manière pérenne du transport des marchandises par le rail...développement des pistes cyclables et du co-voiturage...interdiction des poids lourds les plus polluants...limitation en permanence de la vitesse sur autoroute...l'aménagement du territoire et des transports en commun...l'affirmation que le transport uniquement par la route n'est pas une solution viable... « favoriser le transport en commun, le covoiturage, le ferroutage (très important) »	DERVANT Didier GAVARD Danièle
« ce n'est pas à moi de trouver des solutions mais je pense que si le transport des camions sur plateforme...était assuré entre ANNEMASSE et CHAMONIX ...le problème de santé publique serait en partie résolu »	GIET Philippe
« comment fédérer un transport en commun léger pour des communes telles que SALLANCHES ? »	LEMENNICIER Claire
« nécessité d'améliorer le transport par train tel le CEVA...il suffirait d'ajouter des rames automotrices et de recréer les arrêts démolis et la double voie d'OËX...ces trains omnibus devenant des trams »	AVPAVA
« vouloir transférer du trafic du train sur le car comme le fait la Région revient en réalité à en reporter sur la voiture, ce qui est contraire au PPA »	AVPAVA
« les tunnels de MODANE peuvent maintenant accepter le ferroutage...pourquoi ne le fait-on pas ? »	VILLAUME Yvonne
« rétablir la circulation ferroviaire sur toute la région...nous avons fait un grand bond en arrière »	VILLAUME Yvonne
« aménager les bas-côtés » pour permettre la circulation des piétons	X (PASSY)
« à mon avis ce projet CEVA ne changera pas grand-chose si le prix n'est pas beaucoup plus attirant »	RAPPIN Stéphane
« (le projet LYON-TURIN et Autoroute ferroviaire alpine pourront contribuer à délester la vallée de l'Arve) oui peut-être en 2023, en attendant on ne fait rien »	RAPPIN Stéphane
« dans la mesure P3, les PM2,5 sont listés comme polluants concernés...cependant le PPA n'a aucune mesure...comment l'instance de suivi pourra analyser l'impact effectif de cette action ? »	RAPPIN Stéphane
« Implantation d'une nouvelle station fixe de proximité...sur la rampe d'accès (au tunnel du Mont-Blanc) »	CAMPEOL Maurice VENJEAN Jacques

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que dans les dispositions de structure qui sont le plus souvent avancées, apparaît la liaison rail - route pour les camions et la substitution de l'un à l'autre sinon le report complet de la route sur le rail pour certains points. La commission s'exprime sur ces aspects dans ses avis.

Voir le chapitre Transport PARTIE - III

7 Industrie

7.1 Remarques générales

« j'ai du mal à comprendre pourquoi le rédacteur a du mal à désigner les ou les contributeurs à cette pollution (P31) »	KREMPP Josée
« un diagnostic précis est nécessaire »	VENJEAN Jacques

« effectuer des contrôles réguliers et efficaces concernant les industries produisant des polluants atmosphériques...par exemple les feux allumés sur les chantiers...ils libèrent des fumées très toxiques » BOTTELLIER
Jeanne

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que l'Industrie est souvent pointée avec quelques établissements désignés comme étant polluants mais que le contenu du PPA ne montre pas de diagnostic détaillé pour les autres qui peuvent cependant représenter des équipements significatifs (décolletage). Des précisions notables sont demandées par la commission sur ce sujet.

Voir le chapitre Industrie PARTIE - III

7.2 Observations particulières

« nous choque au quotidien... rejets de l'usine HACER à CLUSES » photos à l'appui et « réponse pas rassurante du tout de la part de la DREAL sur les contrôles et les sanctions » suite à une plainte JASINSKI
Michael

Constat qu'une « entreprise du groupe HACER (TTM Marquet) pollue énormément...quels sont les contrôles » KARABABA
Zeynel
KREMPP Josée

« PASSY enregistre une moyenne pratiquement quatre fois au-dessus de la valeur cible...SGL CARBON est recensé comme le seul émetteur industriel de la zone et ses émissions représentent 76 % des émissions totales...or l'effort porté par l'industrie est seulement de 2 % de réduction contre 10 % de réduction espéré pour la surveillance des installations de combustion »

« cette action (nouvelles installations SGL CARBON) aurait dû permettre de diminuer d'environ 60 % les émissions de HAP...si en 2008 il y avait 3,9 ng/m³ à PASSY et que cette société arrive à les diminuer (rejets) de 60 %...alors cette zone sera toujours au-dessus de cette valeur cible (1ng/m³)...il faut s'attaquer à la plus grosse barre du paréto... » RAPPIN
Stéphane

« la mesure prise par cette société (optimisation de traitement des fumées par SGL CARBON) pour diminuer des émissions de HAP n'est pas suffisante » RAPPIN
Stéphane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Sur l'emprise du PPA, le cas de SGL CARBON est identifié, il est considéré dans le détail car il s'agit d'un émetteur principal (HAP), celui de HACER relève plus d'une plainte relative à un trouble qui n'est pas traité de façon spécifique mais qui sera porté à la connaissance de l'administration de contrôle. La commission face aux divergences entre certains diagnostics demande notamment des précisions sur les rejets de l'usine SGL CARBON.

Voir le chapitre Industrie PARTIE - III

8 Feux de déchets verts

8.1 Dispositions générales

« Création d'un numéro unique d'appel destinée aux citoyens leur permettant d'alerter les autorités » CAMPEOL
Maurice

« Lorsqu'il y a débroussaillage...les volumes de déchets sont très importants et souvent peu accessibles au broyage, aussi il est indispensable de les brûler » BLANCHET Jean
Pierre

« brûler ses déchets verts dans son jardin est strictement interdit...à quand un engagement des mairies à faire respecter la législation ? » COUSINIER
Afdrien

« comment se fait-il que les feux de déchets verts soient encore tant pratiqués ?...que les feux autour des chantiers et entreprises ne soient pas interdits ? » LEMENNICIER
Claire

« brûler les feuilles c'est brûler la vie, il faut condamner cette pratique...le mieux est de se débarrasser des débris végétaux en les compostant » YV et PP

« action P2...interdire le brûlage des déchets verts très ambitieuse...réduction de 1% des émissions de PM10...action certainement pas mesurable avec les stations fixes si l'inventaire de l'annexe 10 P102 estime la pollution des feux de jardin à 0,5 % des émissions de PM10, l'objectif de 1 % de réduction semble impossible à atteindre (0,5 – 1,0 =- 0,5) » »

« pour les HAP dans l'inventaire théorique de l'annexe 10 P108 la part de responsabilité de l'agriculture est totalement nulle...alors que dans la mesure prise il est dit l'écobuage représente 4 % des émissions du secteur agricole (4 % de nul = nul) »

« faire appliquer la réglementation sur le brûlage des déchets verts »

« avant toute nouvelle réglementation commençons par faire respecter celle en vigueur »

« l'écobuage fait des dégâts dans cette région... »

RAPPIN
Stéphane

RAPPIN
Stéphane

X (PASSY)
BOISIER
Christian et Mme
VILLAUME
Yvonne

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note que les principales observations portent sur le non-respect de la réglementation avec des incidences sur les aspects environnementaux. Elle demande également des précisions quant aux justifications de mesures de limitation de HAP et de PM10.

**Voir le chapitre Mesures techniques diverses/Incinération de déchets
PARTIE - III**

8.2 Observations particulières

« récemment beaucoup de chutes de bois ont été brûlées dans les forêts de Blanzay...L'ONF doit pouvoir contrôler ce qui se passe dans les poumons de nos vallées »

« en ce mois d'octobre...ce ne sont pas moins d'une dizaine de feux que nous comptons sur SAINT ROCH, NANTCRUY, CORDON et DOMANCY...les élus se moquent...des touristes qui viennent chez nous pour respirer l'air pur de nos montagnes et qui nous font vivre »

« par certaines entreprises du BTP...3 jours entiers consécutifs pour brûler les vieilleries d'un ancien hôtel route de Genève...est-ce que la police est obligée d'attendre un appel de voisin pour intervenir ?

JASINSKI
Michael

AVPAVA

THEVENET
Christiane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Il s'agit là d'illustration montrant bien que la réglementation n'est pas respectée. La commission le souligne également.

**Voir le chapitre Mesures techniques diverses/Incinération des déchets
PARTIE - III**

9 Feux d'artifices

« avant toute nouvelle réglementation commençons par faire respecter celle en vigueur »

« seulement le 14 juillet...il y en a trop. Nous sommes devenus blasés et les touristes aussi »

BOISIER
Christian et Mme
CHEVANNE
Marie-Josèphe

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission demande que l'on réexamine le diagnostic qui paraît pas certain et souligne la difficulté à faire appliquer ce qui est proposé.

**Voir le chapitre Mesures techniques diverses/Feux d'artifice
PARTIE – III**

10 Information, communication sur les dispositions projetées

« information auprès de la population (sur les dispositions du PPA)»

« (je demande) en cas de pointe de pollution atmosphérique, déclenchement

GAVARD Danièle
HOSDEY

de la procédure d'alerte, de l'information large du public et mise en application des mesures d'urgence (confinement des enfants) »

Françoise

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission note qu'il s'agit d'une observation non identifiée en tant que telle mais très souvent évoquée à l'occasion des autres remarques. Elle considère qu'il s'agit effectivement d'un aspect important et elle y consacre un développement particulier.

Voir les chapitres Information et évaluation des mesures du PPA

PARTIE - III

11 Demandes spécifiques

« Problèmes liés à la concentration de gaz d'échappements sur le parking de la résidence St Eloi à SALLANCHES...35 places...avec un taux de remplissage avoisinant les 100 %...entouré de logements d'une hauteur de 3 à 4 étages qui sont équipés d'une VMC avec prise d'air ...dans le système de volets roulants...fait que la majeure partie des gaz d'échappement est aspirée par les prises d'air du système VMC...une étude sur la qualité de l'air dans les appartements est-elle envisageable ? »

THABAULT
Pascal

« pollution aggravée due au nouveau plan de circulation mis en place au mois de juin (à SALLANCHES)...pour arriver au parking souterrain de l'immeuble...avec trois feux de croisements...environ 700 m en plus de route alors qu'avant ce sens interdit nous avions environ 8 mètres à faire...aux vacances d'hiver comme été il faut faire tourner le moteur quelquefois plus de 20 minutes »

THEVENET
Christiane

« quand il y a pic de pollution à SALLANCHES les avions de l'aéroclub de SALLANCHES devraient aussi éviter de faire de l'école de pilotage étant donné que le président de l'aéroclub est membre de l'ARSTMB qui lutte farouchement contre la pollution des camions »

THEVENET
Christiane

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Il s'agit de points particuliers qui ont plus trait à des dispositions municipales spécifiques, qu'à des applications à caractère général du PPA. Elles sont certes en liaison directe avec les objectifs du PPA. Ce problème relié aux dispositions en matière d'urbanisme et aux Plans de déplacements urbains est traité dans les avis de la commission.

Les informations seront communiquées à la mairie de SALLANCHES et au président de l'ARSTMB.

Voir les chapitres Urbanisme et Plans de déplacement urbains Partie III

2.5.1 Registre de la commune de Saint-Gervais (Le Fayet)

---000O000---

Dominique MULLER, résidente à Saint-Gervais

" demande que :

- Soient prises en compte les pollutions (bruits) occasionnées par les mobylettes, quads, motos et scooters
- Des actions de police soient menées pour empêcher le trafic des poids lourds dans le centre ville quand la déviation sera terminée (en principe fin 2012)"

Ces sujets, certes sérieux, ne relèvent pas du PPA.

Ces observations extérieures aux dossiers ne font pas l'objet de commentaires.

---000O000---

Anne-Laure ABRAMOWICZ

"Suggère que

- les dépassements de vitesse pendant les pics de pollution soient sanctionnés (indispensable)
- que la vitesse de circulation durant toute l'année soit réduite sur la route blanche
- q'une piste cyclable protégée soit créée entre le Fayet et Sallanches
- reprendre et achever le projet de voie verte entre Chamonix et Genève
- incitation financière pour l'achat de vélo électrique pour les trajets de moins de 10 km entre la maison et le travail
- gratuité pour les habitants Du Fayet-StGervais sur les trajets en tram-train de St Gervais à Chamonix (comme fait sur Servoz – Vallorcine)
- multiplier les offres de navettes à la demande
- peser pour l'avancement de la ligne Lyon Turin
- interdire le passage des poids lourds en centre ville du Fayet"

Cf. Les transports

Cf. Surveillance et contrôle

Cf. Le financement de mesures

- "classement du Mt Blanc à l'Unesco, impact positif de protection pour sa périphérie"

Cette proposition ne relève pas du PPA

---000O000---

Denis HAYETINE, résident à Saint-Gervais

"Les trois axes de Saint Gervais sont saturés par la circulation automobile en période touristique, ce dernier hiver 3 km de bouchons pour la desserte des Contamines le week-end (sortie de ski) régulièrement. Cela génère une forte pollution dans cette vallée enclavée, la solution serait d'impliquer les sociétés de ski les ??? avec des parkings géants au Fayet. Les skieurs accéderaient ainsi aux téléphériques en bus et pourquoi pas électriques ! Leurs descentes seraient ainsi plus rapide, tout le monde serait gagnant."

Cf. Les transports

---oooOooo---

Dominique ROBIT, résident à Passy

"Il est intéressant de constater que les habitants et les élus cherchent des solutions aux problèmes de pollution atmosphérique. On a identifié les sources de pollution et on propose des mesures pour en réduire leurs émissions et leur impact. Le document présent pour expliquer le plan de protection de l'atmosphère est malheureusement trop long pour pouvoir être lu et appréhendé dans sa globalité par le citoyen lambda. Néanmoins, suite à un survol rapide des constats et des propositions faites dans ce document, il ne semble pas qu'il y soit analysé et encore moins remis en cause le modèle de développement qui sous-tend et soutient les activités humaines dans la vallée, disons dans le fond tout au moins.

Par exemple, on propose de développer le transport en commun, le bus, le train, le covoiturage mais ne devrait-on pas avant toute chose se poser la question de nos déplacements. Pourquoi ne pas proposer des mesures pour relocaliser nos activités et les rendre accessibles à proximité de nos lieux de vie. Pourquoi ne pas investir dans la réouverture des commerces locaux pour ne plus avoir à prendre sa voiture pour s'approvisionner au supermarché ? pourquoi ne pas rouvrir les écoles dans les hameaux plutôt que d'envoyer les enfants au chef-lieu ou en ville ? Pourquoi ne pas développer des emplois de proximité plutôt que de devoir aller jusqu'à Genève pour gagner dignement sa vie ? Même idée pour nos consommations de produits qui nous viennent du bout du monde et qui nous oblige à supporter les conséquences de la circulation de milliers de camions sur nos routes. Pour l'industrie, on nous propose des filtres sur les cheminées de nos usines pour continuer à produire les mêmes quantités de biens de consommation. Pourquoi ne pas réfléchir sur une réduction de ces productions pour réduire la production consécutive de polluants et de déchets ? Idem pour l'usine d'incinération. Etc, etc...

Il en va de la responsabilité collective (au travers de décisions de nos élus) comme de la responsabilité individuelle de prendre des décisions et de se donner les moyens. Pourquoi ne pas être plus ambitieux que ce PPA ?"

**L'ensemble de ces suggestions déborde largement le cadre du PPA.
Les observations extérieures au dossier ne font pas l'objet de commentaires.**

2.5.2. Registre de la commune de Passy

---0000000---

Michel DUBY, conseiller municipal à Passy, représentant de diverses associations

"Le PPA obtenu grâce à la mobilisation citoyenne est une avancée certaine. Le recours des associations et des militants contre le Préfet a participé largement à la prise en compte des problèmes de prise en compte des problèmes de pollution liés aux transports, à l'industrie, à l'usage d'installations défaillantes..."

Le travail en concertation a certes permis de répondre à une obligation législative. Les associations dans ce contexte ont eu un rôle prépondérant."

Sans commentaire particulier.

"Il faut maintenant être attentif à ce que les mesures annoncées ne soient pas qu'un affichage qui permette d'écarter la plainte contre l'Etat."

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

"Je constate que les mesures incitatives appartiendraient aux élus locaux ; elles pourraient concerner les installations de combustion (chauffage individuel et collectif), les cheminées ouvertes ou fermées plus ou moins performantes, le brûlage des déchets verts, l'interdiction des feux d'artifice. Quel sera le pouvoir d'un Maire pour intervenir dans une habitation particulière ?"

Cf. Surveillance et contrôle

"L'application de ces mesures passe par une information en direction de la population."

Cf. Information de la population

"Elles ne doivent pas être un moyen de diluer les responsabilités des politiques défaillantes en matière d'environnement."

Sans commentaire particulier.

"Des mesures (plus politiques) concernant la mise en place de transports collectifs, l'impact du trafic routier, la réduction des émissions industrielles sont de la responsabilité de l'Etat."

Les responsabilités dans ces domaines ne relèvent pas que de l'Etat, trafic ferroviaire voyageurs et réseaux locaux d'autobus notamment.

"La mise à disposition de gratuites de rames ferroviaires réquisitionnées par le Préfet au moment des pics d'alerte dans la vallée de l'Arve est une mesure incontournable qui doit être appliquée immédiatement."

Une telle mesure n'est pas évoquée dans le PPA et sa faisabilité (technique et financière) ne semble pas avoir été étudiée.

"Il faut donc rester vigilant afin que ce plan ne soit pas un simple acte administratif."

Cf. Surveillance et contrôle
Cf. Evaluation des mesures

---0000000---

Françoise PAYRAUD, ancienne conseillère municipale à Passy

"La santé de chacun d'entre nous est en danger ! Nos personnes âgées et nous tous souffrons de plus en plus de divers problèmes respiratoires, bronchites, bronchiolites chez les bébés, voire cancers. Nos enfants, petits enfants et nous-mêmes habitons dans la plaine de Passy et nous ressentons fortement les méfaits de cette pollution en particulier sur l'hiver et le printemps. Tout le fond de la vallée de Bonneville à Passy est concerné et Passy en particulier est au bout de l'entonnoir.

Tous les seuils de tolérance ont été largement dépassés.

Nous sommes donc tous en danger.

Nous cumulons sur notre commune :

- l'incinérateur d'ordures ménagères
- l'usine SGL Carbone
- l'aire de régulation du trafic camions
- l'autoroute qui mène au tunnel du MB
- etc...etc ..."
-

Ceci confirme une partie du diagnostic présenté dans le PPA et la nécessité d'agir.

"La mise en cause des chauffages au bois est certes à prendre en considération mais comment ne pas se chauffer dans notre région ?"

Le chauffage reste effectivement inévitable, dans le dossier PPA sont visés certaines installations pouvant être améliorées.

Cf. Installations de combustion

"L'écobuage interdit devrait être verbalisé."

Cf. Incinération des déchets

Cf. Surveillance et contrôle

"Toutes ces structures polluantes ont été implantées à une époque où on ne pensait pas à ces problèmes. Mais les temps changent et quand des erreurs ont été commises il faut les corriger. Le trafic routier était moindre.

Il faut que l'air que nous respirons devienne respirable."

L'amélioration de la situation est bien l'objectif du PPA

"La situation en Haute-Savoie de l'aire de régulation doit être déplacée ainsi que l'usine d'incinération qui paraît-il pollue "très peu" mais les petits ruisseaux font toujours les grandes rivières."

**Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel
Cf. L'incinérateur de Passy**

"Chacun doit être responsable et nos élus doivent prendre notre santé en considération car la situation est très grave."

La prise en compte de l'enjeu sanitaire par l'amélioration de la qualité de l'air est bien l'objectif du PPA.

---oooOooo---

Alain GALLINO (M. et Mme)

"Renforcement de la surveillance municipale (Police) les week-end (Samedi et Dimanche) pour dissuader les personnes qui continuent à brûler leurs déchets verts, malgré la déchetterie existante et l'interdiction municipale en vigueur (Plus verbaliser)."

Cf. L'incinération des déchets

"Sensibiliser les propriétaires de cheminées et poêles à bois d'utiliser un bois de qualité (sec) pour éviter d'enfumer le voisinage."

Cf. Mesure P1.3 du PPA

"Retour à des déplacements propres (vélos) par la création de pistes cyclables. Entre Chedde-Le Fayet-Sallanches."

Cf. Les pistes cyclables

"Pourquoi les gens de Chedde n'auraient-ils pas la gratuité du train en direction de Chamonix ?"

"Prévoir des bus moins importants (dix places au lieu de 50) pour la correspondance entre le Fayet et le Plateau d'Assy"

Cf. Les transports en commun

"Pourquoi ne pas installer des bacs spécial déchets verts à proximité des containers actuels."

Cf. L'incinération des déchets

---oooOooo---

Laurence PRELOT-MATHEY, médecin généraliste au Fayet

"J'approuve totalement les propositions faites dans le cadre du PPA bien que je craigne qu'elles soient insuffisantes"

Sans commentaire particulier.

L'information de la population sur les dangers de certaines pratiques (brûlage des déchets végétaux, utilisation de cheminées à foyer ouvert, bois de chauffage de mauvaise qualité) est primordiale pour obtenir l'adhésion de tous.

Cf. Information et éducation

"La lecture du plan cantonal de mesures du canton pour la protection de l'air du Valais (Suisse) d'avril 2009 est fort instructive (site web de "transalpair"). Il est impératif de mettre en place une filière de ramassage et de traitement des déchets végétaux (ramassage à domicile ? containers ? location de broyeurs ?) et de réflexion aux possibilités de valorisation énergétique de certains de ces déchets au niveau local."

Cf. L'incinération des déchets

"Il est nécessaire également de créer des pistes cyclables au moins dans la vallée"

Cf. Les pistes cyclables

---oooOooo---

Anne-Marie BIARD

"J'approuve les propositions du PPA. Il est nécessaire que la loi soit appliquée."

Sans commentaire particulier.

"Par contre, mettre en avant comme responsable de la pollution le chauffage au bois me semble un peu superficiel. Quid de la pollution des poids lourds dans nos vallées ?"

Le PPA présente dans son diagnostic (pages 101 et suivantes) une répartition des origines des différentes pollutions par type d'activité, le chauffage au bois en est un parmi d'autres.

Les mesures proposées concernent ces différents types d'activités.

"Ce plan n'est à mon sens pas suffisamment ambitieux, il faut des mesures d'exception pour les pics et également des mesures pérennes : transport collectifs, aides et contrôles des chauffages industriels et individuels."

Les mesures proposées par le PPA concernent ces types d'activités ; des mesures permanentes (mesures P) et des mesures temporaires (mesures T) pour les pics de pollution sont prévues.

"Respirer un air de qualité est un enjeu de santé publique. Ce PPA doit nous garantir un avenir meilleur et un mieux vivre dans nos vallées."

L'amélioration de la situation est bien l'objectif du PPA

---oooOooo---

Mireille CHRETIEN

"Pour le plan de protection de l'atmosphère développer les trains, leur régularité, et prévoir des horaires (notamment en décembre) pour les usagers quotidiens"

Cf. Transport ferroviaire

---oooOooo---

Cécile BUVRY, médecin généraliste à Passy-Chedde

"Ayant participé à l'élaboration de ce PPA, je remercie tous les participants qui ont donné de leur temps pour ce projet."

Sans commentaire particulier.

"Il me semble néanmoins que le volet transport est insuffisant voire minimisé (p64) le paragraphe d'introduction des mesures proposées ne reprend que la pollution aux particules qui certes est problématique et particulièrement sur Passy (p23) mais ne reprend aucun des autres polluants

- *ozone dont les seuils de protection de la santé et de la végétation sont dépassées souvent, qui proviennent des gaz d'échappement*
- *dioxyde d'azote dont 77 % des émissions proviennent du transport dont 50 % des poids lourds"*

Ces affirmations sont issues du dossier.

Cf. Les limites du dossier

"Ce paragraphe ne reprend pas non plus le fait que 23 % des particules PM10 émises proviennent du secteur transport et que certaines mesures de 2008-2009 sont fausses par une nette diminution du trafic à cette période, ayant repris depuis."

Ceci est exact, mais ne nous semble pas de nature à bouleverser le diagnostic ni à remettre en cause les mesures proposées.

"Que les mesures préconisées sont de 2 ordres

- *parfois coercitives mais surtout pour les particuliers (chauffage, écobuage...)"*

Cette mesure concernant le brûlage des déchets n'est pas nouvelle, à signaler que le PPA dans ce domaine ne fait que rappeler des réglementations préexistantes

"- souvent de simples recommandations qui devront absolument être reprises par les municipalités et l'Etat pour être efficaces : transports en commun, pistes cyclables, urbanisation conditionnée aux transports en commun".

Cf. Transports en commun

"Quelle assurance avons-nous que ces conseils seront repris ?

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

"Quel financement est prévu pour les mettre en œuvre ?"

Cf. Le financement des mesures

"Mesure P1 (p65) : comment préconiser la mise en place d'un filtre sur les conduits de cheminées qui coûte 2 000 € ?"

Cf. Les installations de combustion

"Mesure P2 (p68). Le brûlage est déjà interdit. A-t-on prévu le financement de cette nouvelle mission par la police municipale et les OPJ"

Aucune mesure de financement spécifique à cette mission n'est effectivement prévue. Il nous semble néanmoins que le coût du contrôle de l'application de cette mesure est très faible en comparaison de la plupart des autres mesures.

Cf. Surveillance et contrôle

"Mesure P3 (p69). Etant reconnu

- *que la zone du PPA est caractérisée par une mauvaise dispersion des polluants*
- *que le secteur transports participe grandement également à l'émission des 3 types de polluants en excès*

il paraît licite de préconiser des mesures plus importantes sur ce secteur

- *réduction du nombre de poids lourds qui traversent la zone sur toute l'année et non seulement en hiver : établissement d'un seuil quotidien à ne pas dépasser, report sur le rail par augmentation du potentiel de l'autoroute ferroviaire en amont, limitation effective et contrôlée des vitesses des poids lourds qui actuellement ne sont pas respectées."*

-

Les mesures prévues par le PPA en matière de transports poids lourds visent d'une part à une amélioration de la qualité des véhicules (interdiction à terme des EUROS 3 ou moins) et d'autre part des réductions de trafic en période de pic de pollution.

Cf. Surveillance et contrôle, vitesse

Cf. Transport ferroviaire

"Limitation constante et permanente des vitesses maximales sur autoroute pour tous les véhicules, plus facile à respecter que des variations selon les saisons et selon les zones"

Cf. Limitations de vitesse

"Alternatives de transport par le rail

La tendance actuelle est plutôt à la diminution de la desserte SNCF même si des études sont en cours (disparition des trains de nuit, trains Annecy-chamonix bondés le WE pour les étudiants, disparition des liaisons est-ouest (Alpes-Bretagne))"

Cf. Transport ferroviaire

"Pas de transport en commun effectif et pratique sur les courts trajets. Envisager par exemple une navette Passy-Sallanches de petite taille mais régulière (cf. la queue de Saint-Martin au carrefour de l'Orangerie aux sorties de bureau)"

Cf. Transport Réseau d'autocars

"Il devient urgent d'établir un équivalent de plan de déplacement urbain sur la basse vallée de l'Arve avec un tarif à bas coût rendant la voiture peu concurrentielle."

Le PPA ne donne effectivement pas de perspective sur l'amélioration des transports en commun.

"Aménagement de pistes cyclables dignes de ce nom pour être utilisées comme mode de déplacement car goudronnées et sécurisées."

Cf. Les pistes cyclables

"Comment ne pas s'étonner que sur Passy, championne des PM10 aient eu lieu cet été 2 courses de voiture (fun car et trial)"

Sans commentaire particulier.

"Mesures transitoires p76

Report sur le rail du trafic poids en cas de pic de pollution.

Quelles mesures sont prévues sur l'autoroute ferroviaire pour absorber ce report ? Ne s'agira-t-il pas plutôt d'un report systématique sur les routes de la Maurienne ?

Pourquoi ne pas organiser réellement un report permanent ?"

Cf. Transport ferroviaire

"En conclusion

ne pas oublier que les toxicologues s'accordent maintenant à dire que les effets des polluants s'ajoutent sans doute et que les seuils ont été établis pour chaque polluant séparément"

Cf. Polluants pris en compte, synergie

"Le PPA n'est donc qu'un début. Nous verrons ce que la population, les élus et l'Etat en feront.

Rendez-vous pour le suivi."

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

---000O000---

Philippe BEGHEIN, résident à Passy

"Ce plan a le mérite de définir les enjeux chiffrés de la pollution. Pour que les actions prévues soient efficaces, il faudra surveiller, informer et sévir si besoin (ex : écobuage)."

Cf. Surveillance et contrôle

"En page 80 il est rappelé les mesures (2.1) prises par la CC Chamonix qui pourraient être appliquées à d'autres communes."

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Yves TISSOT, ancien Maire de Passy (2001-2008)

"Le PPA mis en place par le Préfet sur la vallée de l'Arve doit nous permettre de mieux connaître la qualité de l'air du secteur et par là même d'intervenir pour l'améliorer de façon objective et réaliste. Les stations de mesure mises en place depuis plusieurs années par l'association Air de l'Ain et des Pays de Savoie contrôlent quotidiennement la qualité de l'air que nous respirons. Pour notre commune de Passy le constat est un dépassement pour deux polluants.

1. *Les PM10, poussière inférieure à 10 microns qui fait l'objet d'une réglementation européenne que nous devons respecter, sinon l'état français sera condamné à de fortes amendes.*

C'est sur cette pollution qu'il nous faut agir prioritairement sur le secteur de Passy. Celle-ci est due pour 50 % par le chauffage urbain, 23 % pour la circulation automobile, 12 % pour l'industrie et 2 % de divers. Ces pourcentages impliquent clairement les secteurs qu'il faut améliorer.

- a) *le chauffage urbain individuel*

Une meilleure utilisation du chauffage au bois, une information intéressante est prévue dans le prochain bulletin municipal. Il faut inciter les habitants à améliorer ou à remplacer leurs appareils de chauffage avec des aides financières

Que les pouvoirs publics demandent à Gaz de France de développer leurs réseaux sur le secteur sensible pour remplacer à moyen et long terme le chauffage au fuel par le gaz de ville (la commune l'a fait pour ses bâtiments publics desservis)

- b) *La circulation automobile*

Améliorer le transport collectif : une étude est en cours initiée par le Syndicat mixte Pays du Mont-Blanc

Il serait intéressant qu'une étude spécifique soit réalisée sur l'impact des transports PL sur l'aire de régulation et sur la montée du viaduc des Egrats (vitesse en accélération continue)

- c) *L'industrie*

Les deux entités importantes du secteur, l'usine d'incinération et l'usine SGL Carbon de Chedde sont des usines classées et font l'objet de contrôles importants par les services de l'Etat, avec une information régulière dans le cadre du CLIS aux collectivités et aux associations environnementales. L'usine de Chedde a fait et fait de gros investissements pour réduire ses rejets.

2. *L'autre polluant incriminé est le Benzo à Pyrène (BaP) de la famille des HAP.*

Ce polluant qui nous a valu médiatiquement le titre de la commune "la plus polluée de France" n'est à ce jour pas réglementé par l'Union Européenne, mais donne comme objectif d'atteindre 1 milliardième de gramme par m3 d'air.

Les contrôles importants réalisées sur ce polluant cancérigène indiqueraient 3,9 ng / m3 en 2008, entre 1,8 et 2,6 ng / m3 en 2010, mesurés en différents points de la commune de Passy.

Le dossier PPA indique (page 90) que "moins d'une personne sur 10 000 habitants pourrait développer un cancer durant sa vie du fait de son exposition aux HAP (BAP) présent dans l'air ambiant et que ce risque n'est pas observable en épidémiologie"

Conclusion. Il faut raison garder, avoir une approche pragmatique de ce dossier, sachant que l'amélioration se fera sentir sur le moyen terme, au mieux."

Nous n'avons pas de commentaires particuliers à apporter sur l'ensemble de cette déclaration.

Certains points soulevés font néanmoins l'objet de commentaires spécifiques.

Cf. Plate-forme de régulation des poids lourds

Cf. Incinérateur des ordures ménagères

Cf. SGL Carbon

---000O000---

Bernard MEDY, résident à Passy

*"Il n'y pas souvent de suites aux remarques faites soit à la gendarmerie. Pourquoi les services compétents ne font pas appliquer l'arrêté préfectoral existant ?
Il serait bon de faire remarquer à la mairie de Saint-Gervais en particulier, de faire cesser les feux d'écobuage et de jardins lorsque l'on signale ces faits."*

**Cf. Incinération des déchets (dont feux de jardins)
Cf. Surveillance et contrôle**

---000O000---

Georges LAPERRIERE, résident à Passy

"Après une étude intéressante, il semble que l'on s'attache essentiellement au problème des particules fines puisque les mesures de contrainte avancée portent essentiellement sur celles-ci ; elles touchent les personnes privées et vont jusqu'à des interdictions de chauffage au bois en période d'inversion thermique, à imposer des filtres dans les conduits de fumée..."

Les interdiction de chauffage au bois ne sont envisagées que lorsqu'il s'agit d'un mode de chauffage d'appoint utilisant des appareils peu performants.

L'obligation de mise en place de systèmes de traitement de l'air (ou le remplacement des appareils peu performants) est envisagé pour les nouvelles installations ou lors d'une transaction immobilière.

"Par contre pour les poids lourds qui génèrent aussi des particules fines, mais aussi bien d'autres pollutions (dioxydes d'azote par exemple mais aussi métaux lourds dans le sol) ne sont concernés que par des mesures ponctuelles, les plus importantes étant le report du trafic.

Cela revient à poser certaines questions

- *que fait-on si l'on a 15 jours de brouillard, ce qui n'est pas rare en hiver surtout dans la basse vallée*
- *où stocke-t-on tous les camions avant qu'ils n'arrivent dans la vallée ou sur la vallée elle-même"*

**Cf. Circulation des poids lourds
Cf. Plate-forme de régulation des poids lourds**

"En conclusion ce dossier à le mérite d'exister, mais il semble encore beaucoup tenir compte des contraintes économiques."

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Jean et Anne-Marie FONTAINE, résident à Passy

(Reproduction par scan du document remis)

La solution pour améliorer la qualité de l'air dans la vallée c'est, bien sûr :

TRANSPORT :

- 1) Tout faire pour que les marchandises passent par le train (France/Italie) sans attendre 2025 et la ligne de la Maurienne, en autorisant seulement la desserte locale par la route (échelle du département).
- 2) Favoriser les transports en communs avec une SNCF vivant au 21^{ème} siècle par des navettes haut/bas de la vallée en nombre (cadencement régulier) et surtout à des horaires correspondants aux besoins évidents :
 - a. Le travail
 - b. Le déplacement commercial
 - c. Le loisir
 - d. Le scolaire

Le tout à un tarif attractif qui seul resterait la plus évidente des motivations. Cela favoriserait également l'accès à l'emploi car le coût du transport ne serait plus un frein dans le budget.

Pour connaître les besoins de la population il faut l'interroger plutôt que d'imaginer ce qui lui est nécessaire :

⇒ Il faut partir de la base pour avoir des données correctes et pouvoir ensuite les exploiter de manière optimisée.

La rentabilisation du transport se retrouverait en partie dans la quantité d'utilisateurs.

Les infrastructures pourraient être moins sophistiqué, les techniques plus simples et donc beaucoup moins coûteuses à la conception et à l'entretien.

En effet, les structures routières pourront être plus légères (tonnage maximum 26 tonnes en desserte locale) car le réseau n'aura plus à supporter les supers lourds (aujourd'hui jusqu'à 40 tonnes).

D'autre part il est important que l'approvisionnement des commerces se fasse avec un maximum de produits locaux pour réduire les transports routiers.

SANTÉ

Il est impératif de retrouver une qualité de l'air acceptable afin que la santé de chacun puisse s'en ressentir. En effet, il semble qu'une étude concernant la santé des habitants de la vallée serait nécessaire pour constater l'impact de la pollution sur la population.

Cf. Transports

Cf. Etudes de santé publique

---0000000---

Patrick FACK, secrétaire de l'AVPAVA

(Reproduction par scan du document remis)

je vous remercie de prendre connaissance des doléances des représentants de l'AVPAVA. Nous comptons sur votre honnêteté pour énumérer clairement aux autorités supérieures de l'Etat les dangers que représentent les polluants de l'air que **TOUS** les citoyens sont obligés de respirer dans notre vallée: les voitures, les camions, les incinérateurs, les usines, et le chauffage (quand il fait froid, bien entendu). Je vous joins à ce propos un article du Dauphiné Libéré du 19 août 2011 concernant une "précision de ATMB" qui accuse le chauffage domestique de pollution chronique en pleine canicule estivale!?!?

Nous souffrons dans notre région de graves nuisances alors que notre belle vallée est vendue aux touristes pour son air pur !!, cela entraîne de nombreuses maladies respiratoires, et coûte très cher à la Sécurité Sociale, donc aux citoyens contribuables. 280 000 habitants sont concernés par ces problèmes plus les milliers de touristes.

Monsieur le Commissaire Enquêteur, nous réclamons depuis fort longtemps le développement des transports en commun et principalement le développement du ferroviaire, beaucoup plus sûr et moins polluant que le routier. La circulation routière double en saison hivernale par l'arrivée des touristes obligés d'accéder aux stations de ski en voitures et en cars, des trains supplémentaires seraient bienvenus. L'été comme l'hiver, l'arrivée des touristes provoque des embouteillages qui ajoutent encore à la pollution de l'air

D'autre part, vous savez sans doute que la France doit payer des amendes pharaoniques infligées par l'Europe : 12 millions d'euros payables en 2011 pour le dépassement des PM10 et en 2012 pour le dépassement des NO2, ceci après **une première mise en demeure en 2008**. Il est déjà fort dommageable de respirer un air qui nuit à la santé, mais si de surcroît le contribuable doit payer pour cela!!!

Pendant ce temps, les actionnaires de ATMB ont vu leurs dividendes augmenter de + 80%, et nous savons tous que l'Etat et le Conseil Général 74 en sont actionnaires.

**Les suggestions apportées se limitent aux transports
Cf. Transports**

---oooOooo---

Denis NICOLAS, résident à Passy

"Propositions

- améliorer la desserte ferroviaire (Chamonix-Annemasse) pour limiter la circulation automobile (Tendre vers un système RER)"

- transport des camions sur train (comme en Suisse)"*

Cf. Transport ferroviaire

"- utiliser le chauffage solaire thermique basse température. J'utilise ce système depuis 18 ans et permet au moins 2/3 d'économies de chauffage. A l'époque j'ai bénéficié de subventions de la région Rhône-Alpes pour ce type d'installation. Cette incitation financière et l'information du public doivent être renouvelées."

Cette voie d'amélioration figure au premier alinéa de la mesure P1.3. Les détails de sa mise en œuvre ne sont pas précisés.

---000O000---

Isabelle PILIERE, orthophoniste, résidente à Passy

"Constat : fragilisation des personnes au niveau ORL et aggravation de l'état des personnes déjà fragiles (asthme, sinusites chroniques)"

Sans commentaire, ceci est une confirmation de ce qui est explicité dans le dossier PPA.

"Propositions

- relancer le ferroutage*
- renforcer les transports en commun"*

Cf. Transports

- "favoriser les solutions de chauffage moins polluantes"*

Ceci est l'objectif des mesures P1.

- "mettre en place ...et appliquer des mesures dissuasives pour les pollueurs (particulièrement industriels)"*

Cf. Surveillance et contrôle

---000O000---

Anne-Marie PISSARD, résidente à Passy

(Reproduction par scan du document remis)

Née au Pays du Haut-Blanc et bien consciente de l'environnement exceptionnel de notre cadre de vie, celui-ci ne doit pas être une image de carte postale juste bonne à attirer le touriste

Notre territoire mérite d'être protégé, tout comme la santé de ses habitants doit être respectée en luttant fermement contre les différents polluants qui portent atteinte à la qualité de l'air de notre vallée.

Pour aller dans ce sens, je demande que soient prises en considération les propositions émises par les associations qui œuvrent pour la protection des habitants et de l'environnement de notre territoire

Tout ceci rentre dans les objectifs du PPA.

Pour ma part, je demande :

- une réduction du transport routier
- des alternatives avec le rail et des pistes cyclables
- la surveillance des rejets industriels
- des informations et des incitations pour réduire

les dépenses énergétiques des habitations et également inciter à réduire les émissions polluantes des chauffages.

- de savoir si les écobûches brûlés en forêt sont interdits et comment le faire respecter. Ils sont toujours aussi nombreux sur les côtes et participent à la nappe de pollution qui flotte sur la vallée

Les réponses à ces demandes figurent dans les chapitres (dans l'ordre)

Circulation des poids lourds

Transports

Surveillance et contrôle

Réduire les émissions des installations de combustion, mesures P du PPA

Incinération des déchets (dont feux de jardins)

---0000000---

Lina URBAN, résidente à Passy

aujourd'hui,
Voici quelques réflexions à propos du PPA
le travail effectué est remarquable mais en faire
de 129 pages à lire en 3 semaines c'est difficile
à réaliser -
Il aurait fallu faire des conférences pour
informer les gens car beaucoup ignorent
tout du PPA

Il est exact que la compréhension de l'ensemble du dossier demande un investissement fort.

Des réunions de présentation ont été organisées par le monde associatif.

Vous préconisez des mesures fallacieuses - vous ;
- Y aura-t-il l'argent pour installer partout des instruments de mesures et surtout pour payer les agents chargés de l'effectuer et de les divulguer à la population
- surtout vous préconisez des améliorations au niveau de l'habitat et là ce sont les particuliers qui n'auront pas l'argent pour engager des dépenses pharaoniques pour, il faut bien le dire des résultats médiocres
Il est évident que cette préconisation n'est pas l'objectif caché de toute la démarche !!!
(comme la taxe carbone qui, en fait d'écologie, alimente les fonds de la police pour payer les indices !!!!)

Cf. Le financement des mesures

---000000---

Gérard BERLIOUX

"Principaux points à aborder

- Transports en commun : comment faire en sorte que le train soit privilégié par rapport au transport individuel en voiture

- zones de parking près des gares
- cadencement
- desserte qui permette à chacun d'être à l'heure à son travail
- si on compare le prix du train Le Fayet-Chamonix au prix de la voiture, le choix est vite fait"
-

Cf. Transport ferroviaire

"- Ecobuage / Brûlage des végétaux.

Il existe déjà des dispositions pour interdire le brûlage des végétaux. Rien ne sera appliqué correctement si il n'y a pas une volonté farouche et concertée de faire appliquer le règlement ensemble.

On ne peut demander par ex aux habitants de Passy d'être exemplaires si ils voient des feux d'herbes de l'autre côté de la vallée. La volonté doit-être commune."

Cf. Incinération des déchets (dont feux de jardins)

Cf. Surveillance et contrôle

"- Transports. Pourquoi garder l'arrêt de camions sur l'aire de Passy alors qu'elle était autrefois sur Cluses, dans la partie la plus ventée de la vallée et donc la où la dispersion des polluants était la plus facile"

Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel

---oooOooo---

Annette BORDON

"Le dossier disponible est très intéressant. Même si j'ai été ces dernières années à l'écoute de ces problèmes, sa lecture m'a apporté des éléments précieux.

Je suis directement concernée par 2 des points : le chauffage au bois et le transport.

Je me chauffe en partie au bois ce qui me permet d'utiliser le bois qui provient de mes terrains.

Comment pourront être appliquées les préconisations ? Est-ce qu'elles seront viables pour toutes les familles compte-tenu des problèmes économiques actuels ?"

Les préconisations ne visent pas à interdire le chauffage au bois mais à améliorer les installations de combustion : c'est l'objet des mesures P1.

Elles engagent effectivement des dépenses dont le financement n'est pas précisé ; à signaler néanmoins que dans ce domaine les appareils de chauffage les moins polluants ont aussi de meilleurs rendements.

Cf. Financement des mesures

"En ce qui concerne les transports : j'habite pas bien loin du viaduc. Je profite donc du passage des PL par leur bruit et les particules émises. La différence de dépôt sur l'extérieur de la maison durant la période de fermeture du tunnel a été époustouflante.

Comment peut-on justifier d'arrêter les poids lourds au bas du viaduc pour qu'ils repartent à froid sur une forte pente ?"

Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel

"Dans la commune de Passy, la dispersion de l'habitat rend la voiture indispensable. Je ne peux pas prendre de transport en commun pour aller travailler.

Comment organiser un transport efficace et qui puisse concurrencer la voiture ?

Un essai de covoiturage sur Passy/Sallanches/Saint-Gervais a été tenté. C'est un échec."

Cf. Les transports

"Je travaille au lycée de Passy. L'organisation du transport des élèves coûte cher (y compris aux parents) et pose de plus en plus de problème. On envisage sérieusement de demander l'agrandissement de l'internat. Pour l'instant les parents compensent les lacunes du "système existant " en utilisant leur voiture."

Le transport scolaire n'a pas, à ce jour, fait l'objet de mesures particulières au titre du PPA.

---oooOooo---

Comité d'Entreprise SGL CARBON

(Reproduction par scan du document remis)

Par la présente lettre, le Comité d'Etablissement de SGL Carbon SAS souhaite apporter sa « pierre » à la consultation sur le plan de Prévention de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve et exprimer ainsi les avis recueillis dans les discussions internes avec les employés de l'entreprise.

A la suite d'articles dans les journaux locaux et notamment dans le Dauphiné Libéré du 17 Décembre 2009, l'Usine SGL Carbon SAS a été mise à l'index et accusée d'être responsable de la pollution de la vallée. Les employés de l'usine ont été fortement choqués par le jugement sans appel rendu sur des données plus que contestables et par des gens qui ne connaissent ni les fabrications ni les efforts qui ont été entrepris pour améliorer les conditions d'hygiène et de sécurité ainsi que les conditions environnementales.

Les réunions publiques qui ont suivi ont montré combien certains habitants de la vallée pouvaient réagir et condamner l'usine sur des « on dit » et sans entendre les arguments et les témoignages des ouvriers qui sont les premiers concernés. Pourtant, depuis 115 ans maintenant l'usine est un des acteurs majeurs de l'économie de la vallée en fournissant du travail à un grand nombre de personnes et en faisant vivre de nombreux sous traitants. Elle avait toujours été vue avec respect car considérée comme sérieuse et parce qu'elle avait amené de la prospérité et des emplois dans la vallée.

Sans faire de publicité tapageuse, l'usine a beaucoup investi ces dernières années pour pouvoir répondre aux niveaux de sécurité et d'environnement actuels. Les employés sont conscients que des améliorations peuvent encore être faites, mais également que les investissements réalisés sont déjà très lourds et qu'ils pèsent sur les coûts et la rentabilité de l'usine. Ils sont également conscients qu'une demande d'investissements encore très onéreux et pas vraiment utiles ferait planer une grave menace pour la survie de l'entreprise et que la fermeture de celle-ci serait dramatique pour les employés et les sous traitants. Aussi, compte tenu des propos et des insinuations échangés ces deux dernières années, les salariés de l'usine restent inquiets et ne souhaitent pas devenir les otages de certaines associations actives et extrêmes de la défense de l'environnement. Ils invitent les responsables de celles-ci à visiter l'usine et à se rendre compte par eux-mêmes des actions déjà menées.

De plus les personnes les plus exposées à un risque sont les employés de l'usine. Un CHSCT est en place et travaille étroitement en collaboration avec la direction pour toutes les mesures ayant trait à l'hygiène, la sécurité et les conditions aux postes de travail. Le CHSCT n'a eu à

aucun moment à s'opposer à la direction sous prétexte qu'elle n'aurait pas fait ce qui était en son pouvoir pour garantir à ses employés des conditions de travail acceptables.

.....

Les représentants du personnel resteront vigilants, à travers les réunions de la CLIS pour que l'usine de Chedde ne soit pas le bouc-émissaire de la haute vallée de l'Arve.

Le site SGL CARBON a fait l'objet d'une visite de la commission d'enquête le mardi 15 novembre. Un compte-rendu d'audition figure au dossier

Enfin les employés de l'entreprise savent que la pollution a bien d'autres origines que l'usine de Chedde. Ils souhaitent en particulier que les contributions liées aux autres entreprises, aux transports, au chauffage au bois ou à l'écobuage soient pris en compte à leur juste proportion et que des efforts aussi importants que ceux déjà entrepris par SGL Carbon soient demandés aux autres contributeurs de la pollution locale.

L'objectif du PPA est bien de réduire les sources de pollutions issues des différents types d'activités.

---oooOooo---

Hervé BOSSON, résident à Passy

"Je pense que ce PPA est une bonne initiative, mais que certains points sont à préciser.

- *financement des mesures*
- *chauffage au bois aux normes*
- *transports en commun (rail route cyclo)*
- *orienter le transport PL vers le ferroutage*
- *développer le covoiturage et le cadencement de la ligne ferroviaire sur la vallée de l'Arve"*

Cf. Financement des mesures

Cf. Transports

Cf. Chauffage

---oooOooo---

Europe Ecologie les Verts, Groupe "Faucigny Mont-Blanc"

Le courrier reçu (2 pages) est reproduit en totalité dans les pages qui suivent.

Ce courrier, très complet, reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'Etat lors de l'élaboration du dossier.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures au dossier ne font pas l'objet de commentaires.



Groupe « Faucigny Mont-Blanc »
chez Martine Léger
650 avenue de Châtillon
74 970 Marignier

AVIS SUR LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE DE LA VALLÉE DE L'ARVE

La mise en place d'un PPA¹ dans notre vallée – demandée par des citoyens et associations inquiets de la mauvaise qualité de l'air et obtenu grâce à la condamnation de la France par la communauté européenne – représente une avancée indéniable.

Nous tenons ici à remercier les associations et personnes qui ont donné de leur temps pour que ce PPA existe.

C'est le premier PPA dans une zone de montagne en France, et il faudra veiller à ce que son application aboutisse à une baisse significative et pérenne de la pollution.

En effet, les PPA déjà en place dans plusieurs agglomérations françaises se limitent trop souvent à un catalogue de mesures générales sans réalisation précise et donc sans effet sur la pollution et la santé.

Pourtant il existe des mesures efficaces et rapides à mettre en place comme la réduction de la vitesse de 20 km/h (ou l'interdiction de circulation des poids-lourds les plus polluants (Euro1/Euro2/Euro3/Euro4)). Encore faut-il une réelle volonté politique.

L'aspect le plus positif de ce PPA est qu'il établit un diagnostic officiel, admis par tous, sur la pollution dans notre vallée.

En mettant en évidence un niveau de pollution élevé pour plusieurs polluants, et soulignant sans ambiguïté les risques sur la santé des populations.

Les principales sources de pollution identifiées sont :

1. les transports routiers,
2. les systèmes de combustion,
3. l'industrie.

- **Concernant les transports**, leur responsabilité est clairement établie (80 % des NO_x, 25 % des PM₁₀, 15 % des H.A.P.)

Les polluants émis par les moteurs sont nombreux et leur interaction entre eux provoque une toxicité accrue pour la santé, un « cocktail » beaucoup plus nocif que la somme individuelle des polluants émis.

Les particules (PM₁₀, PM_{2,5}) émises par les transports sont responsables de 55 % des décès dus aux émissions totales de particules en France.

Les particules de faible diamètre (PM_{2,5}) – ou « ultra fines » – sont très nocives car elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire. De plus, les particules transportent souvent d'autres polluants, tels les H.A.P. ou des métaux.

Le NO₂ est le polluant routier par excellence, car émis à 75-80 % par le trafic routier sur notre territoire (vallée de l'Arve).

Malheureusement les mesures préconisées dans ce PPA pour réduire les émissions de ce secteur sont insuffisantes et pas assez contraignantes :

Il s'agit d'un catalogue d'objectifs, sans aucun calendrier, sans échéance précise, sans indiquer les moyens, les budgets, et sans définir les rôles et les responsabilités des différents acteurs (Communes, Département, Région, État ...).

- **La part du chauffage** est réelle (10 % des NO_x, 50 % des PM₁₀ et 25 % des H.A.P.) mais est mise en avant de façon exagérée.

On ne peut s'empêcher de penser qu'il s'agit ainsi de focaliser l'attention sur la responsabilité des citoyens et de minimiser le rôle de l'État et des collectivités locales en matière notamment de politique des transports et d'aménagement du territoire.

Pour diminuer les sources d'émissions polluantes dans ce secteur, il nous paraît indispensable de prévoir des aides ciblées notamment vers les ménages les plus modestes pour aider à l'amélioration de l'isolation et des installations de combustion.

Il serait plus intelligent d'apporter une aide conséquente et rapide aux ménages ayant un chauffage défectueux ou polluant, plutôt que de payer des amendes à Bruxelles sur une durée longue parce que les dépassements se poursuivront.

1. plan de protection de l'atmosphère

Aussi une répartition du financement des aides par les différentes collectivités doit être étudiée dans le cadre de ce plan.

Une mesure importante consisterait à remplacer les foyers ouverts qui polluent 300 fois plus qu'une chaudière performante.

- **Le rôle de l'industrie** y est moins détaillé sauf pour Passy où la teneur en BaP est alarmante (2 fois la norme cible).

Sur ce secteur, une entreprise est recensée comme le seul émetteur industriel de la zone et ses émissions représentent 76 % des émissions totales en H.A.P. entre Chamonix et Sallanches.

Lors de l'élaboration de ce PPA, tous les acteurs – et notamment les services publics – étant présents autour d'une même table. Nous pensons que l'occasion était belle de prendre ce problème récurrent de pollution à bras le corps et d'affirmer que dans une zone de montagne, à la démographie galopante, la qualité de l'air passait inexorablement par une autre politique d'aménagement du territoire et des transports et notamment par :

- le renforcement et le développement du transport individuel et de marchandise par rail (le doublement des voies de chemin de fer qui doivent l'être, un meilleur cadencement et la mise en place d'un tarif simple et incitatif, le développement des gares existantes et le transport des usagers vers les gares par transport collectif le retour des trains directs Genève/ Le Fayet ...)
- la mise en place de manière pérenne du transport des marchandises par le rail
- le développement des pistes cyclables, du covoiturage
- l'interdiction de circulation des poids-lourds les plus polluants (Euro1/Euro2/Euro3 voire Euro4)
- la limitation en permanence la vitesse sur l'autoroute, et pas seulement en hiver
- l'aménagement du territoire et des transports en commun
- l'affirmation que le transport essentiellement par la route n'est pas une solution viable dans un tel territoire si nous voulons préserver la qualité de vie et la santé de ses habitants
- le développement des emplois locaux non délocalisables et des services publics de proximité .
- le refus d'allouer encore plus d'espace aux routes, aux parkings, aux grandes surfaces et dédier ces espaces à la réalisation dans les villes de grenettes, de halles, de marchés couverts atteignables facilement par transports collectifs ou transports doux et développer le commerce de proximité.

Bien entendu, il nous paraît indispensable d'établir un calendrier précis des réalisations en indiquant les sources de financement et qui est chargé de les mettre en œuvre.

Il nous semble aussi essentiel que ces mesures aboutissent à réduire la pollution de façon pérenne au niveau le plus bas possible et ne se limitent pas seulement à éviter temporairement le dépassement des seuils actuels et les pics de pollution.

Comme vous le voyez, un certain nombre de mesures que nous aurions souhaité sont absentes de ce PPA, mesures qui ne relèvent pas que de la responsabilité individuelle ou semi-collective. Il s'agit de mesures réfléchies mettant en œuvre un mode de développement beaucoup plus respectueux des hommes, de leur santé et de leur qualité de vie. De telles mesures auraient eu – nous n'en doutons absolument pas – un réel impact positif et à long terme sur la qualité de l'air et de vie dans nos vallées. Les réalisations nécessaires à leur mise en place seraient pourvoyeuses d'emplois locaux et valorisants et n'auraient pas d'effet négatif sur l'économie de notre territoire.

Pour toutes les raisons énoncées, nous sommes réservés sur la partie « mise en œuvre » de ce PPA et son efficacité : nous craignons que les objectifs de réduction de la pollution ne soient pas atteints.

Il est – pour nous – indispensable que soient précisés, pour chaque mesure préconisée dans ce PPA, le coordonnateur principal de la mise en œuvre avec les rôles et responsabilités des différents acteurs (communes, département, région, État...) en indiquant les moyens alloués, les sources de financement et le calendrier de réalisation.

Nous resterons très attentifs et vigilants sur la mise en application de l'ensemble des dispositions du PPA et sur l'évolution de la pollution dans notre vallée.

Fait à Cluses, le 22 octobre 2011

---oooOooo---

Alain ROGER, résident à Passy

"Les mesures proposées dans ce PPA sont

- *insuffisantes en ce qui concerne la pollution d'origine résidentielle, notamment le chauffage au bois"*

Vu le nombre de réactions contraires concernant le chauffage au bois il semble que des mesures plus fortes ne sont pas acceptables socialement aujourd'hui.

- *"non financées pour partie, notamment en ce qui concerne l'incitation au remplacement des modes de chauffage au bois polluant (foyer ouvert, insert obsolète)*

Il convient donc de financer les mesures que les collectivités locales doivent mettre en œuvre (information du public, mesures financières incitatives). Il est proposé de mettre en place un fond de financement des mesures PPA vallée de l'Arve à la charge des collectivités par la destination des amendes liées au dépassement de la vitesse réduite par arrêté préfectoral pour cause de pollution."

Cf. Le financement des mesures

"Concernant la pollution par PM10 d'origine transports, l'emplacement actuel de l'aire de régulation des Poids Lourds au Fayet conduit à ce que chaque camion soit obligé de redémarrer en bas du viaduc, l'obligeant à fonctionner à basse vitesse, là où son moteur émet le plus de PM10. Il conviendrait donc de déplacer cette aire de régulation soit vers Cluses, soit en amont du Chatelard."

Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel

---oooOooo---

Michel DUBY, résident à Passy

(Reproduction par scan du document remis)

Seconde intervention de Michel Duby dans l'enquête publique au nom des associations suivantes et également en son nom propre :
Association citoyenne de Passy ;
Association des amis de la réserve de Passy.

Après une intervention rapide au début de l'enquête publique, afin d'exprimer une réflexion politique générale, je tiens à préciser quelques préconisations à mettre en oeuvre d'urgence. J'interviens en tant que citoyen élu mais également au nom de l'association citoyenne de Passy ainsi que de l'association des amis de la réserve naturelle de Passy.

En raison de la gravité de la pollution généralisée due à l'activité humaine, la carte du PPA doit être agrandie à l'ensemble de la vallée de l'Arve.

L'air que nous respirons ne connaît pas les frontières.

Cf. Limites géographiques

Il faut ensuite construire **un calendrier d'actions qui devront être évaluées** afin d'obtenir des résultats immédiats en raison de la gravité de la situation.

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

Mesures pérennes proposées :

-elles doivent concerner les transports :

-rechercher par tous les moyens **la baisse du trafic routier :**

-**déplacements qui concernent les personnes : gratuité du transport par train** le long de l'axe de la vallée au moment des pics de pollution, **attractivité du coût pour un usage quotidien de ces moyens de transports collectifs, augmentation du cadencement** entre Le Fayet et Annemasse, **mise en place du tram/train** du Fayet à Vallorcine, appuyer **la mise en place du CEVA**.

-**déplacements qui concernent le fret :**

– report du transport des marchandises sur le rail, inscrit dans la loi du Grenelle de l'environnement dans des délais rapides.

– Refus du transfert des flux de circulation de la vallée de l'Arve vers la Maurienne et réciproquement.

– ne plus autoriser la circulation des camions les plus polluants.

-limiter définitivement la vitesse sur l'autoroute et les routes hors pics de pollution.

Une approche sérieuse des problèmes de l'environnement ne doit pas se limiter à la prise en compte des valeurs limites des taux de pollution à ne pas dépasser.

Cf. Les transports

-elles doivent concerner l'aménagement du territoire :

-**toute nouvelle infrastructure publique ou privée devra être prioritairement évaluée à l'aune de l'impact sur la qualité de l'air et plus généralement de l'environnement.**

Sans commentaire particulier.

-encourager par **de nécessaires informations** mais aussi **par des incitations financières** à l'amélioration des moyens de chauffage ; l'usage du chauffage au bois ne doit pas être un prétexte pour diluer les responsabilités des politiques qui ne doivent pas fuir leurs responsabilités. **Les contraintes à envisager appartiennent aux politiques et aux représentants de l'Etat.**

Cf. Le financement des mesures

-**surveillance accrue des pollutions industrielles à l'origine des BAP et des HAP sous la responsabilité des services de l'Etat et des politiques.**

Cf. Surveillance et contrôle

Comme il est prévu dans le pilotage et le suivi du PPA, il est indispensable que **pour chaque mesure envisagée un responsable coordinateur de l'action soit désigné afin qu'il rende compte et évalue objectivement les résultats obtenus.**

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

---0000000---

Jean-Pierre DRULANG, résident à Passy

(Reproduction par scan du document remis)

Cette manière de donner la possibilité aux citoyens de s'exprimer mériterait plus d'explications CONCRETES.

Certains diront que les gens se désintéressent de cette enquête, c'est peut être plus simple que cela, en effet il devrait être normal que l'air que l'on respire soit pure et ne présente pas de danger pour la santé.

Sans commentaire particulier.

L'air de régulation des poids lourds est un gros « fournisseur d'air pollué » :

Plusieurs cas :

Le camion s'arrête et repart avec un moteur froid, dans une pente raide, ou alors le conducteur fait chauffer à l'arrêt, avant de partir.

Le camion est un « réfrigérateur » donc le chauffeur laisse tourner le moteur sans arrêt.

L'hiver le camion est arrêté, mais le chauffeur à froid et fait tourner le moteur.

L'été le camion est arrêté, mais le chauffeur a trop chaud et fait marcher la climatisation.

Dans tous ces cas, la pollution est certaine et supérieure à la normale, par conséquent l'emplacement de la régulation est mal choisie, d'autant plus que l'endroit est très mal ventilé.

Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel

Il est trop facile d'incriminer le chauffage à bois, alors que l'on encourage les gens à choisir ce mode de chauffage, depuis des années ; il faut les aider à isoler leurs habitations.

La mesure P1.3 (Encourager l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments) va dans ce sens.

J'habite près de la route qui va de Passy à St Martin, à certains moments on ne peut plus la traverser, à cause de la densité de la circulation. Par conséquent, il faut encourager le transport en commun, en sachant que ça ne marchera pas tout de suite ; décourager l'utilisation de la voiture en limitant la vitesse et en verbalisant le plus possible les excès de vitesse. (Limiter la vitesse sur toutes les routes, sans exception, et toute l'année. (Gratuité ; grande fréquence de rotation ; circuit : Passy, Sallanches, Domancy, St Gervais, Passy)

Encourager, en mettant des panneaux indicateurs, en élargissant la route, les différentes possibilités d'accès aux Contamines et à St Gervais (Vervex, Fayet du Milieu, les Plagnes)

Mettre en place un plan de circulation cyclable utilitaire, pragmatique, sécurisé, pas seulement touristique.

Cf. Plans de circulations urbains

Cf. Surveillance et contrôle

Encourager la concentration de l'habitat et non la dispersion.

Cf. Urbanisme.

Les nuisances sonores sont également très importantes dans la vallée de nuit comme de jour.

Le PPA n'a pas vocation à traiter des nuisances sonores.

---oooOooo---

Fabrice DUGEROIL, Secrétaire Général du mouvement Citoyens de Savoie

"Depuis le 1 juillet 2011 la ligne ferroviaire FRET entre la Savoie (Aiton) et le Piémont (val de Suse) a été mise aux normes et ??? pour tous les gabarits de PL.

Aucun élu en place n'incite les transporteurs routiers à utiliser cette voie exploitée à moins de 20 %. Pourquoi aujourd'hui, soit 3 mois après la mise en service de cette ligne ferroviaire aux normes, aucun camion de plus n'emprunte cette voie.

L'excuse de la future ligne Lyon-Turin à grande vitesse est purement bidon.

Le ferroutage est prêt et AUCUN représentant du pouvoir public n'en parle.

Dès demain, interdisez tous les transports internationaux entre la France et l'Italie par les 2 tunnels Mont-Blanc et Fréjus et limitez la circulation aux simples livraisons régionales GENEVE-SAVOIE / VAL D'AOSTE-PIEMONTE"

Cf. Transport ferroviaire

2.6.1. Registre de la commune de Chamonix

---000O000---

Christian MOLLIER, conseiller municipal à Chamonix

"Peu à peu il ne faudrait pas faire croire à la population que le chauffage local est le responsable principal de la pollution de l'air dans la vallée.

Exemple : le 24 septembre 2011 à 8 h du matin, sans vent et par +7°C (donc pas de chauffage urbain) l'air sentait le fioul très fortement et son origine vers les poids lourds du trafic international était indéniable."

La répartition des flux de pollutions selon les différentes activités figure dans le dossier.

"A quand une étude médicale dans la vallée sur les toux chroniques ?"

Cf. Etudes de santé publique

"Les camions, en cas de surnombre à l'entrée du tunnel devraient être retenus au niveau du Fayet et libérés ensuite au compte-gouttes selon les dégagements du tunnel et ne devraient jamais stationner moteur tournant."

Cf. Régulation du trafic d'accès au tunnel

"Mais qui fera appliquer cette obligation quand on sait la timidité du préfet vis à vis du lobby routier.

Seules les sanctions financières européennes sur la pollution engendrée permettent des améliorations.

A quand l'éco-taxe sur le modèle des Suisses.

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Yolande TRAPPIER, résidente aux Houches"

"Il est tout d'abord essentiel que le PPA se donne les moyens d'aboutir à une véritable amélioration du niveau de la pollution et cela rapidement. Nous sommes exposés depuis bien trop longtemps à un air qui est dangereux pour notre santé, en particulier les enfants et les personnes fragiles. De plus sur un plan touristique, il y a une aberration évidente entre ce que l'on est sensé apporter (bon air dans une région où l'on vient faire du sport) et la réalité des faits.

Notre vallée est particulièrement vulnérable et soumise à des agressions intolérables. Le problème des transports me sensibilise particulièrement. J'ai été en Suisse récemment et j'ai été très

impressionnée de voir quelle anticipation à ces problèmes avait été faite. Se faire doubler par un immense train chargé de camions alors que l'on roule sur une route beaucoup plus sûre est très impressionnant, l'organisation dans de nombreuses stations de trains couplés de petits bus est très impressionnant également, le débit est régulier et fréquent, tout se passe bien, tout le monde utilise ces alternatives.

En ce qui concerne le transport de marchandises, nous avons énormément de retard, mais le pire est que les solutions alternatives existantes ne soient pas utilisées. Il faut trouver des mesures pour contraindre les poids lourds à utiliser, par exemple, la ligne du Mont-Cenis.

Dans la vallée il me paraît essentiel d'appliquer une mesure simple de réduction de vitesse. Le nombre de camions ne cesse d'augmenter, ils roulent de plus en plus vite, en particulier en soirée et la nuit, (bien au-delà des 90 km/h) Il faudrait toute l'année mettre la portion de route entre Servoz et Chamonix à 70 km /heure avec des contrôles. La pollution serait moindre et notre sécurité serait meilleure.

Nous avons la chance d'avoir une ligne ferroviaire, celle-ci doit pouvoir augmenter son cadencement pour être encore plus attractive. Il faudrait également proposer, si ce n'est la gratuité, au moins des abonnements à prix très intéressants aux personnes faisant pour leur travail le trajet Sallanches/Chamonix par exemple.

Les pistes cyclables et les simples trottoirs ont été bien souvent oubliés dans les aménagements. Il est très urgent de pouvoir circuler en sécurité en vélo ou à pied dans toute la vallée.

Enfin l'organisme qui surveille notre qualité d'air doit absolument garder une indépendance territoriale pour pouvoir travailler au plus près des problèmes."

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

---oooOooo---

Marie-Raphaèle MOLLARD, résidente à Chamonix

"Pour améliorer la qualité de l'air dans la vallée de Chamonix je pense que

- 1. On pourrait organiser des parkings gratuits à la périphérie (Grépon – parking mis en place pour le Kandahar – parking gratuit tennis etc...) et obliger les visiteurs à la journée à prendre les transports en commun.*
- 2. Empêcher les bus de stationner en ville, moteur allumé, pour décharger leurs clients (même Japonais pressés) devant les restaurants et les hôtels, obligeant les autres véhicules à tourner à l'arrêt également*
- 3. Bien réfléchir sur l'utilité de certains travaux avec les entrepreneurs de travaux publics (par exemple extraction de grosses pierres de terrains dits agricoles, 8 h / jour, 5 jours / 7, 6 mois par an, ou transport de terres*
- 4. Encourager ceux qui le peuvent financièrement à isoler leur habitation, et non leur refuser pour des prétextes fallacieux, arbitraires et non avertis (voir PLU de la commune des Houches)*
- 5. Réfléchir à l'utilité de transformer les montagnes en boulevards et réserves collinaires à coups de bulldozer*

6. *Bien entendu, essayer de diminuer les transports par camions. Mais cela est un problème politique lié au pouvoir de l'argent. Pouvons-nous lutter ?*
7. *Encourager les propriétaires de terrains à les conserver et non à les vendre à des promoteurs peu scrupuleux qui s'appuient sur un POS exagéré en zone village – construction de lits froids et augmentation des émissions de polluants par le chauffage*
8. *continuer dans l'effort des transports publics, plus fréquents et surtout le soir (il n'y a plus rien à partir de 20 h"*

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

---oooOooo---

J. Pierre AGENES, résident à Chamonix

- "- Cette enquête confirme bien ce que les associations dénoncent depuis trop longtemps.
- J'ai l'impression que cette vallée ne peut accepter toutes les nuisances qu'on veut lui infliger : urbanisation, transport, industrie...
- Il est temps de se donner les moyens de respecter les normes de pollution en vigueur, avant, peut-être revoir ces normes...
On a trop attendu, on est trop laxiste.
- Je soutiens les associations et je remercie la municipalité de Chamonix de s'investir dans ce combat."*

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

François et Monique POIZAT, résidents aux Houches

"Bel effort que ce travail aboutissant à un rapport copieux, voire exhaustif (dont nous approfondirons la lecture sur Internet). Cependant nous suggérerions une priorisation des objectifs, selon les critères, quitte à en laisser tomber. Et aussi une précision - absente du rapport – sur les responsabilités et les pénalités encourues.

A titre d'exemple, la Haute-Vallée de l'Arve étant particulièrement exposées aux nuisances du transport, nous demandons :

- *l'uniformisation de la vitesse-limite sur l'Autoroute Blanche (à 70 km/h par exemple)*
- *la réduction de cette vitesse en période d'inversion de température*
- *l'amélioration substantielle de la desserte ferroviaire de la vallée de Chamonix (si possible sans discontinuité au Fayet)*
- *et une incitation plus efficace au ferroutage, seul susceptible de réduire le trafic TIR, à commencer par les camions ou cars les plus polluants (à interdire), et ce qui n'est pas qu'anecdotique*
- *la mise en place, en juillet-août, d'une navette entre la gare des Houches (environ 1000 m) et le Bettay ou/et Merlet (environ 1400 m) pour réduire le trafic – entre le parking + ou – sauvage – sur cette portion étroite et pentue (donc gourmande en carburant !)*
- *En tous cas, pas de second tunnel sous le Mont-Blanc (ou alors depuis Chedde)"*

Cf. Les transports

---000O000---

J.P. COMELIAU, résident aux Houches, Président ARSMB

"Mesures indispensables à rajouter au PPA :

Mesures Temporaires :

En cas de pic de pollution PM10 ou Nox :

Arrêt total de tous les camions au Mont-Blanc (si report saturé sur le rail à AITON)

Diminution de vitesse obligatoire pour tous véhicules ;

Mesures Pérennes :

Contrôle sévère des gaz d'échappement de tous les véhicules (P.L,cars, VL.)

Mesures incitatives pour le rail : coût, fiabilité, fréquence .

Développement du fret SNCF.

Application de l'Ecotaxe

Application de la taxe carbone"

Cf. Les transports

Cf. Surveillance et contrôle

---000O000---

B. HERSCHKE, résident à Chamonix

1. "Transports en commun

Maintenir envers et contre tout le train entre le Fayet-Vallorcine puis Martigny

LE TRAIN C'EST SUPER

1.1 Avantages du train

- *non polluant (ou presque)*
- *confortable*
- *ponctuel*
- *horaire annuel, c'est à dire qu'il ne change pas trop*
- *horaire facile à lire*

1.2 Améliorations

- *Fréquence : 1 train/heure du matin au soir si les usagers comme les écoliers ou les travailleurs qui transitent matin et soir le souhaitent*
- 1 train / 30 mn pendant 2 h le matin et 2 h le soir (après le travail)*
- *Prolonger la gratuité pour ceux qui e bénéficient de Servoz au Fayet*
- *Prévoir des parkings pour les voitures près des gares*
- *Navettes entre Montroc et le Tour en complément des ChamonixBus (ce qui entraînerait peut être moins de ChamBus dans la journée)*

2. Transports de loisir

2.1 *Interdire totalement les motos de trial et les véhicules 4X4 sur les chemins de montagne. On entend et sent et voit encore trop des motos entre l'hôtel de l'Arveyron et les sommets des pistes de la Norvège ou de la montée des Sources ou même jusqu'au Lavancher*

2.2 *En période de ski de fond, demander à celui qui assure la sécurité de faire le minimum de transport avec son traîneau motorisé. On le voit souvent à vide et son moteur est très polluant. Pourrait-il l'être moins ?*

3. Transport par les poids lourds

3.1 *Lobbying pour qu'enfin la liaison ferroviaire Lyon-Turin voit le jour*

3.2 *Accroître le prix de la tonne transportée*

3.3 Accroître le prix de passage des poids lourds"

Cf. Les transports

4. *"Respect des consignes : faire respecter les consignes, mettre des agents informateurs verbalisateurs pour que les consignes soient respectées (interdiction – diminution de vitesse sur autoroute si concentration d'ozone trop élevée en avertissant qu'il y a des contrôles) Premiers contrôles pas forcément assortis d'une pénalisation financière mais bien enregistrés et bien en avertir le contrevenant concerné. Les suivants seront pénalisés. Loisir"*

Cf. Surveillance et contrôle

5. *"Communication sur le PPA et chaque année dans le futur sur les résultats "*

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

6. *"Emplacement des sites de mesure. Sont-ils aux bons endroits et suffisamment nombreux ?"*

Cf. Mesures de la qualité de l'air

7. *"Remarques finales*

7.1 *Tout changement demande un effort à la personne à laquelle il est demandé.*

A cette personne, expliquer l'intérêt de la mesure et être très clair pour tout.

Ensuite lui faciliter en tout point la vie pour qu'elle applique la mesure.

7.2 *Les touristes français ou étrangers viennent à Chamonix pour profiter de l'air pur de la montagne.*

Veillons à le leur assurer."

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

Jean DUCRET, résident à Chamonix

"Ne pourrait-on pas continuer à obliger le propriétaire du parking de Lognan les Grands Montets à poursuivre les plantations de bois feuillus dans les limites allées de parking afin de contribuer à assainir l'atmosphère et atténuer le ruissellement des eaux."

Le PPA n'a pas vocation à produire des règles de gestion d'urbanisme

---oooOooo---

Véronique BROSSARD, résidente à Chamonix

"J'adhère tout à fait aux mesures "transport" préconisées par les associations de défense de l'environnement. Oui aux dispositions préconisées par le projet de PPA notamment, en matière de chauffage et à celles concernant les automobiles et utilitaires légers.

Etant donné le site unique que constitue la chaîne du Mont-Blanc, la gestion de l'environnement devrait y être un exemple."

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

Irène SOULAS, résidente à Chamonix

- *"demande la réduction du chauffage collectif dans la résidence (les Périades) et arrêt quand celui-ci est inutile (avec 32° en été). Chauffage inutile sur les paliers.*
- *Réduction du chauffage la nuit"*

Il s'agit d'un problème de gestion immobilière privative.

- *Imposer filtres à particules sur les véhicules polluants*
- *Développer les transports en commun pour les touristes*
- *Réserver la circulation automobile pour les travailleurs*

Cf. Les transports

- *Limiter la circulation abusive et bruyante l'été au col des Montets, réserve des Aiguilles Rouges (en particulier les motos très bruyantes qui font l'aller-retour)*

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

ARSMB, courrier signé par le président **J.P. COMELIAU**

(Reproduction par scan du document remis)

"Comme vous le savez peut-être, notre association a participé à l'élaboration du projet de ce Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve (PPA) sans en être le concepteur, ni le rédacteur.

Or, par les courriers des 16 et 28 mars 2011 nous avons déjà attiré l'attention de Monsieur le Préfet sur les mesures « transport » du projet de ce PPA et les réserves que nous émettions à leur sujet. Nous considérons comme incontournables au moins deux d'entre elles rappelées ci-après:

- 1) -D'une manière pérenne (en période hivernale), sur tout le territoire du PPA et concernant les trafics locaux et transfrontaliers ~ l'interdiction de circulation des poids lourds Euro2 et Euro3 et /ou une tarification contraignante en fonction des normes Euro des véhicules concernés.*
- 2) -En cas de pic de pollution: une mesure complémentaire de transfert sur la ligne ferroviaire du Mont-Cenis du trafic transfrontalier des camions TIR généré par le tunnel du Mont-Blanc.*

Suite à la parution du projet de PPA mis à enquête publique, nous tenons à vous faire part des observations suivantes:

- *En ce qui concerne cette première mesure que nous avons identifiée au PPA sous la*

rubrique P3(3,2-3,3) : nous la trouvons correctement retransmise et en synergie avec les conclusions du Plan climat territorial (PECT) de la Communauté de Communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc.,

- Au sujet de la deuxième mesure identifiée au PPA sous la rubrique T2: si son objectif paraît clair « ...prendre par arrêté une mesure de report du trafic PL. », les conditions de réalisation de cette mesure, telles qu'énoncées, semblent se traduire le cas échéant par une simple limitation de trafic en période nocturne. Si tel devait être le cas, nous évaluons cette mesure comme insuffisante, inadaptée à l'urgence et à la gravité d'une situation foncièrement hors la loi.

A l'ARSMB, nous considérons que lors des dépassements des seuils ou en cas d'imminence de ceux-ci, seule une interdiction temporaire et totale de circulation des camions TIR (associée aux mesures décidées dans les autres domaines) est de nature à stopper cette dégradation insupportable de l'air que nous respirons. Mais attention, il ne s'agit pas pour nous de déplacer la pollution vers qui que ce soit. En cas de dégradation des conditions climatiques hivernales, les aéroports sont fermés, les trains sont arrêtés, les camions sont stockés sur les autoroutes dans l'attente d'une météorologie favorisant de meilleures conditions de circulation. Ceci au nom du principe de précaution et pour la sécurité des personnes. Pourquoi n'en serait-il pas de même en vallée d'Arve pour protéger la santé des populations concernées par ce PPA en cas de pollution?

Par ailleurs, nous tenons à vous rappeler qu'une exposition permanente des populations à des taux médiocres (hors pics) est celle qui a le plus d'effet sur la morbidité et la mortalité. C'est pourquoi les mesures activées par le PPA susceptibles de baisser les émissions devront être maintenues même pendant les périodes favorables à la dispersion des polluants.

PS:

Au delà du rétablissement des taux de pollution à un niveau d'air de qualité, nous nous joignons à la demande des élus de la vallée de Chamonix transmise par courrier à Monsieur le Préfet le 6 avril 2011 qui stipule: « Dans la lignée du Grenelle de l'Environnement nous réclamons un engagement clair de l'Etat sur la réduction progressive du flux de circulation routier transfrontalier... en conformité avec les exigences de santé publique ainsi que celles de la protection de notre environnement. » "

Ce courrier reprend des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'Etat lors de l'élaboration du dossier, à laquelle cette association a participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

---oooOooo---

Maxime FURIGA, résident à Chamonix

"Il faut favoriser les transports en commun (gratuité de la SNCF dans la vallée ou réduction du moins des prix trop élevés)

+ Mise en place de lieux publics avec panneaux pour laisser les informations de covoiturage pour descendre dans la vallée. Aussi s'organiser pour faire des courses collectives"

Cf. Les transports

"+ Mise en place et valorisation de la production locale dont AMAP, ceci pourrait être mis en place dans les cantines scolaires"

Le PPA n'a pas vocation à intervenir dans ce domaine

"+ Diminution du trafic poids lourd au tunnel du Mont-Blanc + contrôle de vitesse des poids lourds + taxe des poids lourds

+ Campagne et espace pour la circulation en vélo, à pied, etc"

Cf. Les transports

"+ Réviser et taxer les entreprises de la vallée ou les stopper si elle ne sont pas aux normes."

Cf. Surveillance et contrôle

---oooOooo---

Coline MOLLARD-RAVANEL, résidente à Chamonix

- *"A mon sens, il serait utile de mettre en place un système d'AMAP sur la vallée de Chamonix (consommer local – réduction des gaz à effet de serre ?) + réduction du transport routier (marchandise) même de façon minimale"*

Le PPA n'a pas vocation à intervenir dans ce domaine

- *"Valorisation du covoiturage : mise en place de rencontres avec les personnes intéressées (covoiturage pour aller travailler, aller en station)*
- *Mise en place d'un réseau de pistes cyclables (utopique ? au vu de la configuration de la vallée)*
- *Transports en commun : continuer à développer le tram-train et les bus (à mon sens horaires non adaptés aux locaux – fréquence pas assez régulière, bus bondés en hiver...) + mettre en place un réseau nocturne"*

Cf. Les transports

*"Enfin j'aimerais mettre l'accent sur l'idée suivante : PPA, PCET...
Est-ce un effet de mode ? Ou une volonté réelle de prendre en compte les dommages causés à notre lieu de vie ainsi qu'à la santé publique. Nous avons besoin de mesures concrètes"*

maintenant !! De plus, n'est-il pas abberant de payer une fortune, ainsi que d'engager d'énormes travaux le cadre des JO d'Annecy 2018, quand on nous parle de protection de l'atmosphère ??"

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Stéphanie GAUTHIER-ROY, résidente à Chamonix

"J'adhère à la volonté de réduire la pollution de l'atmosphère au travers de mesures de restriction du transport routier, l'amélioration des transports publics dans la vallée toute l'année, jour et nuit, afin de permettre et faciliter les déplacements locaux.

J'aimerais une analyse plus poussée des efforts potentiels à réaliser en terme de combustion."

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

---000O000---

Arianne VAGOST, résidente à Servoz

"Préserver notre vallée.

Aider les personnes habitant à l'année à trouver une solution pour améliorer leur logis (chauffage, thermique) ...sans un milliard de formulaires à remplir.

Et les camions, faites les monter sur le train comme en Suisse.

Notre vallée est UNIQUE, préservez la."

Sans commentaire particulier.

---000O000---

M. VERGAIN, résident à Chamonix

"Continuez la lutte."

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Claire THIOLERE, résidente à Chamonix

"M. Cormelieu, Président de l'ARSMB fait des observations et remarques que je partage totalement, à savoir une interdiction temporaire et totale des camions TIR.

Plus localement : 2 mesures concrètes et peut-être plus faciles à réaliser :

- *organisation d'un co-voiturage plus systématique*
- *mise en place d'un réseau de pistes cyclables cohérent avec parking à vélo."*

Cf. Les transports

"Enfin une communication suivie sur le PPA me semble une priorité, dans l'espoir de sensibiliser les populations locales."

Cf. L'évaluation des mesures du PPA

---oooOooo---

Eliane MEGE, résidente aux Houches

"Etant directement concernée, ceci est un témoignage concernant la très mauvaise qualité de l'air que l'on respire dans la vallée.

J'habite tout à côté de la sortie aval du tunnel de la ??? d'où les conséquences négatives supplémentaires.

Suivant le temps et suivant la circulation routière, il n'est plus pensable d'ouvrir les portes ou fenêtres de la maison dans la journée (même et surtout l'été) tant l'odeur de l'air (des gaz) est nauséabonde, malgré le ceci s'est produit également très sensiblement ces 2 derniers jours et encore actuellement, l'odeur a fini par pénétrer dans la maison, la même que celle ressentie dans un tunnel. (de gaz, de brûlé)

De plus par les chaudes soirées d'été impensable d'ouvrir les fenêtres à cause du bruit incessant des calions.

Plus possible de s'aérer correctement et de profiter des alentours, de l'habitation.

La qualité de vie est complètement perdue et les effets sur la santé plus que préoccupants."

Il s'agit d'un problème localisé mais qui est néanmoins très grave pour la personne concernée. Les mesures d'ordre général prévues par le PPA ne sont pas adaptées à résoudre ce cas particulier.

Nous informerons les services de la Préfecture de ce témoignage.

---oooOooo---

D. EVERHARD, résident à Chamonix

"Transport en général

- *Développer le rail dans l'ensemble de la vallée et du territoire concerné par le PPA*
- *Créer des parkings à côté des gares*
- *Réduction des vitesses oui SI des contrôles sont effectués : rouler à 90 km/h et se faire "coller au cul" par des 38 Tonnes, voire se faire doubler est inacceptable !!!*
- *Inciter les camions de "vielle" génération à utiliser le ferroviaire (installation existante sous-utilisée)*
- *Développer les TC : train Annecy/Bellegarde = 2 heures*
Voiture = 1 heure

Transport sur la vallée de Chamonix

- *développer le "TRAM-YRAIN" dans son projet le + ambitieux, forcing sur RFF*
- *agrandir la zone de gratuité du Mont-Blanc EXPRESS jusqu'à Saint-Gervais + création d'un parking conséquent + zone de co-voiturage proche des bretelles de l'A40"*

Cf. Les transports

"Habitat

- *inciter par des aides (communales, régionales, nationales) à de meilleures isolations, énergies "vertes" à développer, des "filtres" sur les cheminées à foyer ouvert... "*

Cf. Le financement des mesures

---0000000---

Courrier signé et remis par **Michel PAYOT (Président CHAMONIX Développement) et Jean-Pierre PHILIBERT (gérant de la SARL MONT-BLANC BUS)**

"Nous avons pris connaissance des mesures mentionnées dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve soumis à enquête publique jusqu'au 28 octobre 2011, et en particulier de celles concernant les restrictions de circulation des véhicules de transport de voyageurs en fonction des performances environnementales de leur moteur.

Nous tenons en premier lieu à rappeler la bonne performance énergétique des transports en commun comparativement aux autres modes de transport et à souligner l'objectif et l'intention louables des initiatives du PPA à laquelle nous sommes sensibles.

Ainsi, aux côtés de notre autorité organisatrice de transport, cliente institutionnelle de notre entreprise (Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc), nous sommes résolument engagés dans des démarches de protection de l'environnement (tri des déchets industriels, respect des normes applicables dans les ateliers de maintenance,...). L'illustration la plus significative s'exprimant au travers de notre parc d'autobus et d'autocars et de leurs plans de renouvellement respectifs.

Le parc Mont-Blanc Bus (63 véhicules) sera composé au 1^{er} janvier 2012 de :

- *65% de véhicules en Euro IV ou supérieur*
- *25% de véhicules en Euro III*
- *10% de véhicules en Euro II*

Le plan de renouvellement prévoit un parc aux normes Euro III minimum à compter de 2014, et Euro IV minimum à compter de 2016.

Le parc urbain du réseau de Chamonix, propriété de la Société d'Economie Mixte Chamonix Développement (35 véhicules) sera composé au 1^{er} janvier 2012 de :

- *45% de véhicules en Euro V ou supérieur*
- *30% de véhicules en Euro III*
- *25% de véhicules en Euro II*

Le plan de renouvellement initial prévoyait un parc aux normes Euro III minimum à compter de 2015 et Euro IV minimum à compter de 2019. Il semblerait toutefois que la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc ait le projet, dès le renouvellement du marché fin 2014, de mettre en place un parc aux normes Euro IV minimum.

Nous attirons votre attention quant au calendrier prévisionnel de mise en oeuvre des actions envisagées dans le Plan - à savoir l'interdiction de circulation des véhicules de norme inférieure à Euro III à compter du 1^{er} janvier 2012, et inférieure à Euro IV à compter du 1^{er} janvier 2013 - qui nous semble quasiment impossible à respecter.

Les éléments suivants sont à prendre en compte.

En premier lieu, nous allons être confrontés à une difficulté d'ordre technique liée à la capacité de fourniture de véhicules de la part des constructeurs. Pour le seul groupement de la SAEM Chamonix Développement et de la société Mont-Blanc Bus, le respect du calendrier évoqué plus haut impliquerait la livraison d'une vingtaine de véhicules dans un délai de moins de 3 mois, et la livraison avant la fin 2012 d'une trentaine de véhicules supplémentaires.

Ces mesures impliqueraient également une charge financière non négligeable pour l'entreprise mais surtout des modifications contractuelles des plans de renouvellement inscrits dans nos contrats de transport avec les collectivités locales et des conditions financières desdits contrats. Le montant d'investissements nécessaire à la mise aux normes Euro IV et supérieures pour l'ensemble de notre parc de véhicules se chiffre à dix (10) millions d'euros d'ici à fin 2012,

Ces investissements deviendraient donc une charge supplémentaire nouvelle pour les différentes collectivités avec lesquelles nous avons des contrats, et notamment la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc.

Les difficultés qu'éprouvent actuellement les collectivités françaises, et par la même, les entreprises publiques locales, pour financer leurs projets d'investissements ne permettent pas d'augurer le remplacement rapide des véhicules.

Nous signalons, par ailleurs, les efforts déjà importants réalisés par la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont Blanc en matière de véhicules récents (onze véhicules neufs depuis décembre 2008) auxquels il faudra ajouter en 2012, le remplacement de 3 véhicules de petite capacité, avec le projet d'acquisition de 2 minibus électriques et un minibus EEV, pour plus de cinq cent mille euros.

Une dernière remarque d'importance, si nous validons le propos qui consiste à dire que les collectivités locales doivent montrer l'exemple, le PPA fait état d'un pourcentage limité (moins de 3% dont 1 à 1,2% pour les seuls véhicules urbains) de l'impact du transport de voyageurs par route sur les émissions polluantes.

Nous n'osons pas imaginer qu'une des conséquences envisageables liées à ces charges d'investissements anticipés conduisent à une diminution de l'offre de transport public par les Autorités Organisatrices de Transport afin de maintenir les coûts à supporter, ce qui serait globalement dommageable car entraînant un report modal sur la voiture. A titre d'information, sur le réseau urbain de Chamonix (35 véhicules), la fréquentation des plus fortes semaines s'établit à près de 25 000 déplacements quotidiens, ce qui permet de diminuer le trafic routier de 3 à 4 000 véhicules légers par jour dans la vallée.

Très concrètement, au 1^{er} janvier 2012, dès l'application de la mesure interdisant la circulation sur les routes du périmètre, aux véhicules dotés d'un moteur à la norme Euro II, nous serions dans l'incapacité d'assurer environ 30% des services urbains, sans parler des services scolaires de primaire et de la plupart des services périscolaires (piscines, ski scolaire, etc.) Nous souhaitons qu'un étalement de la mesure soit envisagé, compatible dans le temps avec les finances des entreprises et de leurs clients et de la capacité des constructeurs à répondre aux appels d'offres dans le cadre des règles des marchés publics.

En considération des éléments que nous apportons dans ce courrier, il nous paraît indispensable qu'un délai plus conséquent de mise en oeuvre des restrictions de circulation

des véhicules de transports en commun respectant les normes Euro II et Euro III soit intégré dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Haute Vallée de l'Arve."

Le même problème a été soulevé par les représentants des professionnels du transport et le Conseil Général. L'ensemble de ces observations est traité au chapitre : Circulation des poids lourds (normes EURO)

---000O000---

Mme MINETTI, résidente à Chamonix

"Peut-être une solution très minime, mais peut-être un début, serait de faciliter le développement du transport vélo. Celui-ci n'a pas été prévu dès le début, nous ne sommes pas en Suisse ni en Allemagne, mais étant une utilisatrice régulière de ce moyen de transport, je constate qu'il est de plus en plus difficile voire dangereux d'utiliser ce mode de transport. Rétrécissement de la rue du ??? au Bouchet, rocade dangereuse. Après de nombreuses demandes à des élus, il y a très peu de parkings vélo contrairement à d'autres villes (Martigny, Lausanne, Zermatt, etc...). Ce transport n'est pas utilisé par les enfants pour se rendre aux écoles primaires à cause de cet aspect dangereux. Peut-être faudrait-il penser aussi à des parkings gratuits à l'entrée de la ville nord et sud et ensuite augmenter le rythme des navettes pour se rendre dans différents sites (parkings utilisés par les personnes venant travailler sur Chamonix du bas de la vallée), personnes en forte augmentation)."

Cf. Les transports

---000O000---

Gilbert BINET, résident à Chamonix

- *"limitation importante de la vitesse P.L et V.L. dans toute la vallée de l'Arve pendant toute la période hivernale et estivale PIC ou NON de pollution.*
- *Obligation pour les poids lourds les plus et moyennement polluants de se diriger vers le feroutage (Modane)*
- *Interdiction formelle aux entreprises du bâtiment de brûler leurs déchets souvent très toxiques*
- *Bien sûr développer train entre Fayet et Vallorcine et aussi améliorer accès et signalisation des gares"*

Cf. Les transports

Cf. Brûlage des déchets

---000O000---

LENOBLE/BARON, résidente à Chamonix

"Notre chalet est à proximité de la trémie de la route blanche. Nous souhaitons avoir des informations sur les conclusions de l'enquête "pour un Plan de protection de l'Atmosphère dans la vallée de l'Arve". Mon adresse therese.lenoble@numéricable.fr.

La diminution du trafic des camions améliorerait certainement la qualité de l'air. La comparaison avec la vallée de la Maurienne est édifiante. Il est important que les caractéristiques physiques et géologiques de la vallée de l'Arve conduisent à des mesures de protection spécifiques."

Cf. Les transports

L'ensemble du dossier PPA est accessible sur le site de la Préfecture. Il n'est pas envisagé de mettre en œuvre une communication personnalisée.

---0000000---

Fernand MASINO, résident à Chamonix

(Reproduction par scan du document remis, parvenu par courrier électronique en Mairie de Chamonix)

"Il est un comble dans nos vallées de montagnes, jadis réputées pour notre air pur qu'aujourd'hui notre santé et notre attractivité touristique soient mis a mal par cette pollution.

*-nous devons réagir.
par simple bon sens local et devoir.
par obligation car Bruxelles a mis la France a l'index avec de lourdes pénalités financières.*

*-dans un premier temps tout ne sera pas facile a réaliser,
nous devons faire évoluer nos habitudes
réfléchir sur nos modes de chauffage central de nos habitations.
accentuer le co-voiturage.
réduire l'utilisation de nos voitures.
créer des pistes cyclables sécurisées.
améliorer encore le transport en commun –train*

-bus-parking de dissuasion à l'entrée de la vallée.

Sur l'axe international -route blanche-et bas de vallée-un controle plus strict des camions devrait avoir lieu principalement lorsque la qualité de l'air est mauvaise-indice 5-

*une déviation du trafic vers la plateforme d'Aiton
avec chargement des camions sur le train devrait être imposé
le projet Lyon-Turin prend beaucoup de retard et
son financement incertain..*

*le rail sous le Mont Cenis fonctionne au ralenti
et dans une'intimidité suspicieuse.
il est important de ne pas tout sacrifier au lobby autoroutier même si
l'intérêt économique est évident pour les différentes sociétés.*

les impacts sur notre environnement sont maintenant réels et notre santé primordiale.

*les atouts touristiques de la vallée de Chamonix, déjà pénalisés par le trace centrale de cette route blanche dépendent de notre volonté politique.
que laisserons-nous a nos enfants?"*

Cf. Les transports

Pour le reste des remarques nous n'avons pas de commentaire particulier à apporter.

---oooOooo---

Jeanne-Marie COUTTET, résidente à Chamonix

- *pour ceux qui ont connu la vallée de Chamonix avant le tunnel du Mt Blanc et le flux important de touristes aux périodes de pointe, il n'est pas difficile de se rappeler les bonnes habitudes pour se déplacer avec les transports en commun mis à notre disposition et toujours en évolution pour mieux répondre aux attentes : train, bus, covoiturage. La pratique du vélo, oubliée il y a quelques années, est revenue en force*
- *réapprendre à vivre avec une température adaptée et éviter que les lieux d'habitation ou lieux publics soient surchauffés : meilleure gestion plus facile aujourd'hui qu'hier*
- *le tunnel et le trafic des poids lourds apporte, certes, nuisances sonores et pollution, mais pourrions nous vivre aujourd'hui sans le tunnel, grand axe routier que chacun apprécie. Toutefois il faut rester vigilants au niveau de l'importance du trafic, de la vitesse des poids lourds, des contrôles de vitesse doivent être mis en place et des mesures de protection spécifiques doivent être poursuivies*
- *en effet, la commune de Chamonix consciente de ces points particulièrement sensibles a déjà mis en place sous diverses formes des "chantiers" de réflexion et d'étude. Il reste encore du travail à faire. Alors, courage !*

PS : Merci à Eric Fournier de son engagement pour la Lyon-Turin

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

Jean MARTINETTI

(Reproduction par scan du document remis, pages suivantes)

Le courrier reçu (3 pages) est reproduit dans les pages qui suivent, les annexes sont jointes au registre de la commune de Chamonix.

Ce courrier, très complet, reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été également portées par le monde associatif. Elles ont été prises en compte par l'Etat lors de l'élaboration du dossier.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures au dossier ne font pas l'objet de commentaires.

Jean Martinetti
90 chemin de la brune
74370 Argonay.



Objet: suite à la consultation du PPA sur Internet et en Mairie de Chamonix, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance mes remarques suivantes.

Préalable:

M'étant personnellement intéressé à cette problématique de la pollution atmosphérique au pays du Mont-Blanc (et ce n'est pas la seule = pollution sonore, spatiale et accidentogène...) je tiens à rappeler l'attente coupable des autorités françaises qui ont préféré le contentieux avec l'Europe au lieu de prendre les dispositions réglementaires qui s'imposaient depuis plus de 5 ans en vallée d'Arve. -document 1-

1) Sur les objectifs du PPA tels que définis en préface dans le "contexte":

Je considère que les actions du PPA ne doivent pas « avoir pour unique but de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées pour revenir à une situation de conformité avec la réglementation en respectant le nombre de dépassements annuels ou les valeurs limites ... d'ici à 2016 ». (page 1 et 80)

= Il s'agit, et il y a urgence, de **revenir (surtout en hiver) à un air de qualité dans la vallée de l'Arve et le pays du Mont-Blanc. Soit un niveau 2 à 5** tel que défini par l'indice atmosphérique de l'annexe 6 (page 95), à savoir un air de qualité bonne à moyenne. Ce serait la moindre des choses dans une « montagne qui se veut à l'état pur » comme le prétend une certaine publicité.

= Les objectifs du PPA ne sont donc pas assez ambitieux. Pour mémoire, les valeurs limites appliquées en Suisse (Valais) sont 2 à 35 fois plus drastiques que dans le haut de la vallée de l'Arve (Chamonix). -document 2-

2) Sur le type de pollution atmosphérique prise en compte:

Se préoccuper exclusivement de l'incidence de cette pollution sur la santé publique des populations sans tenir compte de la nocivité des gaz à effet de serre qui sont la cause du réchauffement climatique (surtout au pays du Mont-Blanc = fonte des glaciers et effet permafrost en cours) relève d'une approche sectorielle préjudiciable à la prise en compte globale de la pollution atmosphérique. D'autant que certains des polluants référencés au PPA (CO, COV, Ozone...) sont néfastes à la fois pour les personnes et les écosystèmes. **A quoi servirait-il d'être en bonne santé sur un territoire en perte de vue?**

= Le PPA doit donc intégrer cette synergie avec les gaz à effet de serre (G.E.S)

3) Sur la liste des polluants retenus:

Ce n'est pas un hasard si les deux principaux polluants retenus par le PPA sont les PM10 et le NO2 puisque ce sont eux qui font l'objet des amendes fixées par l'Europe (voir préalable ci-dessus) du fait de leurs dépassements continus en vallée d'Arve. Il est regrettable qu'une étude complémentaire des PM2,5 n'ait pas été réalisée puisque celles-ci sont les plus dommageables à la santé.

Par ailleurs ce sont les NO2 et les COV et non les PM 10 qui participent à la création de l'O3 (l'ozone), le polluant majoritaire en été dans le haut de la vallée et en altitude. Or ce polluant n'est pas quantifié ni pris en compte dans le tableau de répartition page 53.

= Quant au CO répertorié dans ce même tableau, lui aussi n'est pas pris en compte pour ses effets nocifs sur la santé alors que les quantités répertoriées s'élèvent à 8456 tonnes.

4) Sur les conclusions tirées par le bureau d'étude :

OK pour décomposer la vallée d'Arve en 3 zones: urbaine (basse et haute vallée), trafic et altitude, chacune ayant son polluant majeur.

Il n'empêche que page 48, il est noté que les principaux polluants responsables de la dégradation de la qualité de l'air sont les particules en suspension (PM10), les oxydes d'azote (Nox) et l'ozone (O3) sans qu'il soit fait référence au monoxyde de carbone CO qui est le polluant le plus présent (voir remarque précédente). Pourtant page 60 il est noté que les 3 polluants les plus émis en vallée d'Arve annuellement sont les CO (9803 tonnes), les COVNM (7373 tonnes) et les Nox (2640 tonnes).

= N'y a-t-il pas contradiction? ... Surtout que la prise en compte du monoxyde de carbone (CO) et des COV dans les

études de la qualité de l'air présentées tableau page 53 fait apparaître après calculs qu'annuellement **le secteur d'activité des transports devient la première source de pollution et non pas le résidentiel/chauffage.**

5) Sur les mesures retenues:

Je n'insiste pas sur les mesures visant à réduire la pollution élaborées par les collectivités publiques avant l'entrée en vigueur du PPA. Celles-ci relèvent soit d'investissements en cours soit de programmations budgétaires ultérieures qui malheureusement, compte tenu de la crise financière actuelle (affaire Dexia), seront forcément remises à bien plus tard : Projet Ceva, Lyon/Turin, pistes cyclables etc...

= En ce qui concerne les actions prises au titre du PPA je réitère mon observation précédente sur l'importance des modes de transport dans la genèse de la pollution. Oui le chauffage pollue forcément en hiver, mais jusqu'à preuve du contraire on ne chauffe pas en été et pourtant la pollution persiste. En outre, je ne focaliserai pas sur le brûlage des déchets verts, encore moins sur les feux d'artifices qui relèvent de l'anecdote (ou alors il faut supprimer ce genre de festivités le 14 juillet ainsi que la fête du lac à Annecy).

les mesures pérennes:

= il s'agit ici de mesures permanentes, voire de saisonnalité, destinées à réduire la pollution de fond.

-OK pour celles relatives aux installations de combustion (P1) sous réserve de l'octroi de facilités financières pour le particulier volontaire. (Pour mémoire, la communauté de commune de Chamonix produit un document de synthèse sur les modes de chauffage au bois dans le cadre de son Plan climat extrêmement intéressant)-document3-

-Pour le brûlage des déchets verts (P2), j'ai du mal à imaginer qu'il soit aussi néfaste compte tenu que d'après les documents du PPA les émissions des feux de jardin ne représentent que 0,6% des émissions annuelles des PM10 et agriculture/nature (écobuage?) 3 % de l'ensemble, page 102.

-OK pour celles relatives au secteur des transports. Une attention toute particulière doit être centrée sur le trafic des marchandises par camions puisque tous polluants confondus ceux-ci polluent 6 à 10 fois plus qu'une voiture -Une restriction de circulation des camions TIR (2500 unités/jsemaine en 2011) à partir des normes Euro4 est donc souhaitable. voir diagrammes page 72/73. doc4-

-OK pour la limitation de vitesse pour tous y compris les poids lourds, mais attention à ce que ceux-ci ne fassent pas la loi sur nos routes quand on voit à quelle vitesse ils roulent actuellement...

les mesures temporaires:

= il s'agit ici de mesures dites transitoires applicables en cas de pics de pollution, spécifiques à un territoire (procédure d'information et d'alerte)

-La mesure T1 d'interdiction d'un mode de chauffage au bois d'appoint non performant, bien que nécessaire, me paraît impossible à être appliquée sauf violation du domicile privé. Il vaut mieux tabler sur un autre mode de persuasion.

-La mesure T2 relative à une régulation du trafic des camions TIR, voire un report modal partiel sur l'autoroute ferroviaire alpine a toute sa justification pour 2 raisons: le sous-emploi actuel du ferroutage d'Aiton (AFA) maintenant que le tunnel historique de Modane est au gabarit B+, et la capacité de la vallée de la Maurienne à mieux diffuser la pollution que la vallée de Chamonix. Etant entendu que la réciprocité doit s'exercer si tel devait être le cas. A défaut de cette possibilité, la restriction du trafic devra se faire en fonction des normes Euro, à savoir n'autoriser que les camions Euro 5 (mis en circulation à partir de 2008). -document5-

-La mesure T3 sur les feux d'artifice me paraît être l'arbre qui cache la forêt.

6) Sur les gains de réduction de la pollution espérés:

=cette partie prospective est difficilement évaluable pour moi compte tenu des hypothèses prises en compte pour la scénarisation.

-Dans le domaine des transports routiers je retiens qu'en mesure transitoire ou pérenne la restriction de circulation aux seuls véhicules de type Euro 3 ne serait pas suffisante confirmant la nécessité de viser la norme supérieure. Toutefois il s'agit de séparer le trafic des voitures de celui des poids lourds et à l'intérieur de ce dernier de prendre en compte les spécificités des camions qui alimentent l'économie locale et ceux qui sont en transit (les camions TIR). Ainsi baisser la norme restrictive des premiers à Euro 2/3 compte tenu de la plus longue durée d'amortissement des camions locaux oblige par compensation d'élever la norme restrictive des camions TIR qui eux s'amortissent sur une durée de 5 ans. En 2012 les prévisions de la qualité des poids lourds avancées par l'ATMB sont de 40% d'Euro4, de 40% d'Euro5 et 20% d'Euro3 dans le tunnel du Mont-Blanc donc circulant dans la vallée de l'Arve

C'est pourquoi il est tout à fait possible de restreindre la circulation aux Euro 5 dès 2012 (pour mémoire les Euro 4 ont été mis en circulation en 2005/6). -document 6-

-Une autre donnée m'interroge: Sachant que les émissions de NO2 du trafic PI représentent 50% de celles du trafic routier total, il est très curieux de constater que le gain espéré par les restrictions de ce trafic en période de pic de pollution ne s'élèvent qu'à 1%? = Si oui, alors il faut être plus sévère.

7) Sur les procédures d'information du public:

L'information du public sur les taux de pollution ne doit pas se limiter seulement aux périodes de dépassement des seuils d'alerte comme semble l'exprimer le Préfet page 75-

Ainsi, il est précisé dans les documents distribués par "Air APS" que: *"En plus d'une information permanente, une large information du public est effectuée lorsque les seuils réglementaires sont dépassés ou risquent de l'être."*

= Une vraie information commence par la communication journalière et pendant toute l'année de l'indice de qualité de l'air comme c'était le cas entre 2005/6 et 2009 dans la presse locale (le Dauphiné libéré) au même titre que la météo. Très curieusement, depuis cette date, cette donnée disparaît des journaux en hiver comme en été. -document 6- Cette disposition toute simple (que la Suisse applique chez elle) est fondamentale dans la prise de conscience par les populations de ce phénomène de pollution, donc de leur responsabilité à agir en conséquence. Pas la peine de se voiler la face, la politique de l'autruche n'a jamais fait avancer les choses.

Conclusion:

La qualité actuelle de notre air en vallée d'Arve est inacceptable. D'autant que pour moi la pollution est plus importante que celle figurant au diagnostic du PPA (= faible nombre des stations de mesure mises en place par rapport au secteur géographique concerné, prise en compte partielle des polluants effectifs, études hors gaz à effet de serre...).

Parce qu'il est prouvé qu'une exposition permanente à des seuils inférieurs aux normes fixées peut avoir des incidences sur la santé des personnes, des écosystèmes et de la végétation, je ne me satisfais pas d'un curseur de "dé-pollution" fixé au niveau d'un air médiocre.

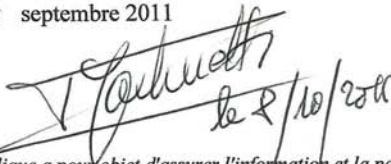
Parce qu'en fond de vallée la proximité des zones d'habitat par rapport aux réseaux routiers à fort trafic routier expose les habitants et riverains à des niveaux de pollution élevés, je réfute cette stratégie de croissance urbaine non régulée.

Parce que dans un site touristique comme les abords du Mont-Blanc, **il s'agit de dépasser l'acceptable pour viser l'excellence** (= "Soyons une zone emblématique" proclame le Président du Conseil de l'Air).

Je considère donc que ce PPA, bien que nécessaire, n'est pas assez ambitieux dans ses objectifs et les dispositions proposées.

Chamonix le 2 septembre 2011

Signature:



le 2/10/2011

Rappel:

"l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers dans les décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en compte par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre les décisions."

Madame COUTTAZ, résidente à Chamonix

Transcription des observations verbales reçues lors de la permanence du 17 octobre.

"D'autres problèmes sont à signaler, en plus des camions :

- trop de chantiers en ville
- bruits des ventilateurs d'immeubles
- odeurs de cuisine persistantes en ville en été
- bars de nuit générant du bruit"

Ces problèmes ne rentrent pas dans le champ d'étude du PPA.

2.6.2. Registre de la commune des Houches

---000O000---

Louis TAVERNIER (et Madame), résidents aux Houches

"Les dépassements de NOX concernent les abords de nombreuses routes. Il faudra donc :

- *améliorer encore les transports par bus (bravo pour ce qui a été fait – des bus encore plus fréquents entre Les Houches et Chamonix notamment – et même Servoz – Chamonix.*
- *Améliorer la desserte ferroviaire : la rénovation de la ligne St Gervais – Vallorcine est extrêmement importante pour arriver entre autres à un cadencement des trains (heure, voire demie-heure) ; actuellement il n'y a pas assez de trains entre St Gervais et Chamonix ("trous" de deux, voire trois heures). Or RFF réoriente les crédits prévus pour cette rénovation pour ne plus agir que sur la maintenance de la ligne : il faut absolument se mobiliser*
- *Développer le co-voiturage et les pistes cyclables*

Cf. Les transports

"Pour un air plus pur il faudrait interdire tous les feux notamment ceux autour des chantiers ou entreprises qui libèrent des fumées très toxiques."

CF. Incinération des déchets

"Nous souscrivions aux mesures pérennes et exceptionnelles proposées dans le PPA, à la condition qu'elles soient appliquées avec ambition et sans tarder, afin que le PPA ne soit pas taxé de gadget de circonstance."

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Céline POIVRE, résidente aux Houches

"Réactions au sujet du PPA et de sa présentation publique à l'initiative de l'ARSMB le 17.10.2011. Il est heureux qu'un tel dispositif puisse (enfin) voir le jour, notre département étant d'ores et déjà "hors la loi" concernant les seuils de dépassement et le nombre de jours autorisés. J'espère cependant que le passage à l'acte du PPA vise en premier lieu à protéger la santé des habitants de la vallée de l'Arve (défendue depuis longtemps par plusieurs associations) avant la motivation d'éviter les amendes. (simple remarque en passant)

La plupart des personnes présentes à la réunion de l'ARSMB, et je partage cet avis, ont émis des doutes concernant les moyens d'évaluation et de contrôle des résultats des mesures pérennes et exceptionnelles du PPA : elles semblent pour le moment assez floues, mais j'espère que l'application du PPA nous prouvera le contraire.

L'accent est mis en particulier sur le transport routier et les modes de chauffage des habitations. Les mesures concernant le secteur industriel et le transport individuel sont plutôt succinctes et mériteraient d'être développées. Concernant les modes de locomotion individuels motorisés, si chacun souhaite respirer un air pur, peu de gens sont encore enclins à repenser et changer leurs déplacements

quotidiens et à laisser plus souvent leur voiture au garage... sans parler des déplacements touristiques. Là aussi il y a un gros travail à faire car il n'est pas facile de changer les habitudes, et il faut que le réseau de transports en commun suive aussi sur l'ensemble de la vallée de l'Arve. Une dernière remarque au sujet du transport routier, même si le PPA ne peut directement avoir d'impact sur cet aspect : il est bien de vouloir mettre les camions sur les trains mais il serait encore mieux qu'il n'y ait pas de camions tout court ! Pour cela il serait judicieux de se pencher sur ce qui se trouve dans lesdits camions et qui n'est que le reflet de nos consommations. Un savant cocktail de changements individuels et de volonté politique pourrait sans doute faire évoluer les choses dans le bon sens... et ça ne relève pas de la science-fiction. Je rejoins M et Mme Tavernier pour conclure, ce PPA doit être un réel premier pas significatif vers du mieux et non un coup de peinture verte de plus !"

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures au dossier ne font pas l'objet de commentaires.

---oooOooo---

Philippe SERPOLLET, résident aux Houches
(Transcrite par Céline Poivre)

"Mon avis sur le PPA retenu.

Nous devons apprendre à vivre ensemble comme des frères, sinon nous allons tous mourir ensemble comme des idiots Martin Luther King

J'ai bien pris connaissance du PPA et suis conscient de l'énergie qui a été déployée par les associations qui ont participé aux travaux d'élaboration de ce plan ainsi que pour impliquer les citoyens dans cette enquête publique.

Aussi nécessaires et progressistes ces mesures soient-elles, elles ne sont que des mesurètes au regard des problématiques globales, voire pire, une caution "écologiste" pour piller la planète.

En effet, nous n'arrêtons pas de changer de pansement, mais jamais nous ne pensons le changement ! Il serait temps de ne plus mettre la charrue avant les bœufs.

Je suis profondément affligé par tant d'aveuglement et de manipulation. En présentant les tenants et les aboutissants à un enfant de 5 ans, il pourrait résoudre la situation. Mais nous persistons dans notre infantilisme et notre aliénation volontaire...

Pour simplement prendre l'exemple du trafic international routier, c'est à dire la partie terrestre du flux des marchandises mondialisées qu'y a-t-il dans ces camions qui fait qu'ils sont si nombreux ?

La question est simple, pour ne pas dire simplissime.

Si nous nous contentons de reporter ce flux sur le rail (ou ailleurs), de réduire la toxicité des camions et d'augmenter la répression et les restrictions de circulation, nous ne faisons que glisser la poussière sous le tapis en différant l'essentiel, la racine des problèmes, aux calendes grecques.

Cela nous arrange bien car cela nous permet de verdir notre image en se donnant bonne conscience et sans remettre en question les modes de vie et de consommation destructeurs qui caractérisent notre civilisation.

Voulons-nous vivre dans un monde en flux tendu, rapide, bruyant, violent, stressant, bétonné, aseptisé, uniforme, obsolète... plein de vide existentiel ?

Si nous voulons vivre et respirer dans un monde durable et solidaire, la priorité est de réduire la production/consommation, de ralentir nos rythmes de vie, de relocaliser l'économie et de sortir de cette concurrence de tous contre tous qui stimule un système dominant profondément mortifère.

Telle était la philosophie qui présida il y a 2 400 ans avec Hippocrate dans le premier principe de son serment "Primum Nil Nocere" (d'abord ne pas nuire)"

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Nicole TRAPPIER, résidente aux Houches

"Très concernée par le problème de la pollution dans notre vallée, j'agirai selon mes moyens pour tout ce qui peut la supprimer".

Sans commentaire particulier.

---000O000---

Association ENVIRONN'MONTBLANC, Anne Lassmann-Trappier, présidente

Le courrier reçu (6 pages) est reproduit en totalité dans les pages qui suivent. Ce courrier, très complet, reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'Etat lors de l'élaboration du dossier, à laquelle cette association a participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures au dossier ne font pas l'objet de commentaires.



A l'attention de M. le Commissaire Enquêteur
PPA de la vallée de l'Arve
28 octobre 2011.

Pour une application ambitieuse

La dégradation de la qualité de l'air a un coût très important pour la société, un coût humain incalculable et non-marchand, qui n'est pas souvent pris en compte dans les politiques publiques. Elle a aussi un coût économique qui se chiffre à plus de 20 milliards d'€ par an en France. La qualité de l'air représente un véritable enjeu de santé publique

La mise en place du PPA de la vallée de l'Arve s'impose, car le constat et le diagnostic clairement établis sont très inquiétants. Notre territoire souffre d'une mauvaise qualité de l'air qui, d'après les experts consultés, a des effets avérés sur notre santé.

Les mesures proposées dans ce PPA sont très vagues et il reste beaucoup à faire, à définir et à mettre en place pour que les mesures concrètes qui seront réellement appliquées à partir de début 2012, soient les plus efficaces possibles et au service de l'intérêt général. Les mesures proposées par ce PPA doivent être appliquées ambitieusement et rapidement et il ne faudra pas hésiter à aller encore plus loin, afin de retrouver une bonne qualité de l'air.

Des responsabilités établies

Les parts de responsabilité des 3 secteurs identifiés dans le PPA, pour les polluants sur lesquels le PPA s'est engagé à agir sont (hors Ozone, polluant global) :

- ★ Transports : 80% des NOx – 25% des PM10 – 15% des HAP
- ★ Industrie : 10% des NOx – 20% des PM10 – 55% des HAP
- ★ Résidentiel : 10% des NOx – 50% des PM10 – 25% des HAP

Rapprochés de cette manière, ces chiffres montrent l'impact dominant des transports sur la qualité de notre air : transport de marchandises, mais aussi de personnes. Il conviendra de contraindre chaque secteur à diminuer ses émissions, sans complaisance et sans favoritisme – en fonction de sa part de responsabilité.

Quelques précisions importantes

Les transporteurs routiers n'ont cessé d'affirmer, dans la phase d'écriture du PPA, que la majorité des camions sur les routes faisaient des trajets de moins de 50 km. En nombre, cela est vrai. Mais en terme d'impact sur la qualité de l'air ce sont avant tout les trajets longues distances qui ont une responsabilité importante.

Les chiffres des distances parcourues par les poids lourds en région Rhône-Alpes entre 2000–2008 (Service de l'observation et des statistiques SOeS), démontrent que :

- ★ Si 54% des trajets des camions font moins de 50 km, ceux-ci ne représentent que 8% du total des t/km transportées dans la région.

- ★ Les 8% de poids lourds qui font des trajets de plus de 500 km, sont responsables, à eux seuls, de 38% des t/km transportées et par conséquent d'une proportion considérable des émissions polluantes.

C'est justement sur des trajets de plus de 500 km que le transport par le rail est pertinent et rentable. Transférer une petite partie seulement de ces transports longues distances sur le rail aurait donc des résultats très positifs sur l'amélioration de la qualité de l'air (et sur la réduction des émissions de CO₂).

L'autre part, toutes les particules n'ont pas le même effet sur la santé. Celles des transports sont très nocives, car elles transportent le cocktail de polluants émis par les moteurs jusqu'au plus profond de l'organisme. Les filtres à particules font diminuer le nombre de particules, mais laissent échapper les plus fines, considérées comme les plus dangereuses.

- ★ A l'échelle nationale, seules 14% des émissions de PM10 proviennent des transports (CITEPA).
- ★ Mais, en terme de mortalité, les particules des transports sont responsables de 60% des décès causés par l'ensemble des particules (OMS).

Remarques au sujet du dossier PPA

Page 8

Les dépassements ou niveaux élevés d'Ozone démontrent un besoin très clair de réduire de façon générale les émissions de polluants liées à l'activité humaine dans son ensemble.

Page 33 et 36

Les émissions de Dioxydes d'Azote, dont la valeur réglementaire n'était pas respectée aux Bossons (Chamonix) en 2010, est fortement liée au trafic international du tunnel du Mont-Blanc, aspect qu'il ne faudra pas négliger dans l'application des mesures. Cette pollution ne se limite pas aux Bossons, mais suit le tracé de la route blanche (voir l'étude du Bourgeat aux Houches, page 36).

Page 39

Les dépassements ou niveaux élevés de Dioxydes d'Azote à St Gervais montrent aussi que le trafic automobile est générateur d'importantes pollutions. Des mesures doivent donc concerner le transport de personnes.

Page 51

L'état des lieux des projets transports montre que des améliorations pourront être apportées par le projet CEVA, si celui-ci est effectivement accompagné d'une amélioration de la desserte ferroviaire sur la branche de St Gervais. Ce point devra être appuyé et soutenu par les acteurs du PPA.

En ce qui concerne les pistes cyclables, le projet de vélo-route dans la vallée de l'Arve est une première étape, mais restera insuffisante, voire anecdotique pour les déplacements quotidiens des habitants de notre territoire. Il faut que les pistes cyclables sécurisées se généralisent, sur les trajets les plus courts, pour les besoins réels en déplacements.

Quant aux parcs relais, il faudra aussi s'assurer qu'ils soient placés en ville, proches des arrêts de transports en commun ou le long d'itinéraires fréquentés, et pas uniquement au bord de l'autoroute A40.

Page 57

Au sujet des émissions du secteur résidentiel et plus particulièrement du chauffage, il faut noter que le début de l'année 2011 a été particulièrement doux, réduisant les consommations liées au chauffage, mais que la pollution de l'air atteignait des niveaux records pendant cette même période sur notre territoire. La Régie Electrique des Houches a enregistré une baisse de 9% de la consommation électrique sur les 6 premiers mois de l'année. Il doit en être de même pour les autres modes de chauffage. Ceci tend à relativiser la part du chauffage dans les pics de pollution.

Page 65

Une erreur importante a dû se glisser dans cette page, puisqu'il est affirmé : "La principale source d'émissions de particules et de HAP identifiée étant le chauffage" or, le graphique page 53, montre que le secteur industriel est très clairement le premier émetteur de HaP.

Mesures proposées

Mesures P1 **Réduire les émissions des installations de combustion**

P1.1 **RENFORCER LA SURVEILLANCE DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION**

Ces mesures proposent la simple application d'arrêtés ministériels existants.

P1.2 **REDUIRE LES ÉMISSIONS DES INSTALLATIONS DE COMBUSTION UTILISANT DE LA BIOMASSE**

Il est effectivement primordial de réduire les consommations à la source. Augmenter l'isolation des bâtiments est, sans aucun doute, la manière la plus efficace de réduire les besoins en chauffage et donc les émissions polluantes. Ne pas négliger l'aspect incitatif pour ces mesures et prévoir des aides financières conséquentes afin de favoriser les travaux d'amélioration de l'isolation du bâti existant (les aides et crédits d'impôts actuels sont trop restrictifs et trop faibles). La région Rhône-Alpes serait un partenaire potentiel pour la mise en place de ces aides financières.

Toutes ces mesures devront impérativement être entourées d'une très bonne campagne de communication et d'information, car les messages entendus par les citoyens sont très contradictoires. Dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, on leur répète depuis longtemps que le bois est un mode de chauffage vertueux. Aujourd'hui, on leur annonce que le bois est très mauvais pour la qualité de l'air... Le cloisonnement des différents problèmes et des différents plans conduit à semer la confusion auprès du public et il faudra de la pédagogie, pour faire ressortir la vérité et encourager les actions souhaitables.

Il faudra, en particulier, expliquer que certaines pratiques, comme les feux de cheminées sont néfastes pour la qualité de l'air, mais qu'à l'autre bout de l'échelle, les chaudières à bois collectives, avec traitement des fumées sont des modes de chauffage très efficaces et peu polluants.

La promotion du solaire thermique est tout à fait souhaitable, car ce mode de chauffage est non polluant et très efficace.

Mesures P2 **Interdire le brûlage des déchets verts**

C'est une source de pollution indéniable, mais globalement minime, car il s'agit d'une pratique occasionnelle. L'interdiction du brûlage des déchets verts ne permettra qu'une diminution de 1% des émissions de PM10 et de 1% des HAP d'ici 5 ans sur notre périmètre.

L'interdiction de brûlage des déchets verts, qui reste souhaitable pour notre air, devra s'accompagner de mesures de ramassage ou de broyage de ces déchets. On ne peut pas interdire le brûlage des déchets verts sans proposer d'alternative aux personnes qui ne possèdent ni véhicule utilitaire, ni remorque, pour transporter ces déchets volumineux et salissants jusqu'à une déchetterie.

Aucune mention n'est faite au sujet des feux aux abords de chantiers et d'entreprises. Ces feux sont sans doute tout aussi néfastes à la qualité de l'air que les déchets verts, car toutes sortes de matériaux sont brûlés, y compris des matières plastiques.

Mesures P3 **Réduire les émissions du secteur des transports**

P3.1 **REDUIRE LES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS LIÉS À L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE** et

P3.2 **REDUIRE LES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS « LOCAUX »**

L'amélioration des transports en commun est indispensable et nécessitera la coopération de tous les acteurs concernés, au niveau national comme au niveau régional et local. 80% des trajets domicile-travail se font en voiture et 85% des vacanciers arrivent par ce mode. Il faudra des offres très attractives et surtout très "lisibles" pour qu'une partie conséquente d'entre eux choisisse de délaissier la voiture au bénéfice des transports en commun.

Le retour des trains directs depuis et pour St Gervais est indispensable. Aujourd'hui les trajets sont de plus en plus morcelés avec des changements à Annecy ou Bellegarde pour la plupart des destinations. Depuis de nombreuses années, les liaisons directes pour la côte d'azur, pour Paris, pour Grenoble etc. ont presque toutes été supprimées. Le car / les bus doivent être pensés en complémentarité du rail et l'ensemble du réseau de transports en commun doit être pensé comme une seule entité. L'information pour tous les modes alternatifs à la voiture doit être visible au même endroit ou en quelques clics. Ceci est une réalité chez nos voisins suisses, allemands, autrichiens mais chez nous, l'offre est morcelée et n'incite pas les voyageurs à délaissier leur voiture.

L'organisation du covoiturage de façon dynamique et quasi-instantanée sera bénéfique dans une région qui restera très dépendante de la voiture. Il conviendra de rationaliser son utilisation et de réduire le nombre de voitures-solo (1 pers), surtout pour les trajets domicile-travail.

Concernant les modes de déplacements doux (ou actifs), les adeptes du vélo savent que beaucoup de parcours sportifs existent pour le VTT, mais qu'il n'existe quasiment pas de pistes cyclables sécurisées pour les déplacements quotidiens en fond de vallée, dans tout le périmètre du PPA. Les arceaux pour le parkings des vélos placés près des commerces, des lieux publics et des arrêts de transports en commun, sont encore trop rares également.

Une mesure très importante propose de : "Réduire les vitesses de circulation en période hivernale". La réduction de la vitesse, n'en déplaît à certains, aura des effets très positifs sur la qualité de l'air.

La ville d'Oslo, qui connaît des inversions de températures en hiver, souffrait de hauts niveaux de pollution pendant la période hivernale. De manière expérimentale, la réduction de 20 km/h de la

vitesse sur deux axes majeurs de la ville ont été préconisés pendant l'hiver 2005. La réduction constatée de la vitesse a été de -12km/h et les résultats sur la qualité de l'air ont été concluants :

- ★ Pour les PM10, diminution de 36% entre l'hiver sans réduction de vitesse (2004) et l'hiver avec (2005).
- ★ Pour les Dioxydes d'Azote, une baisse 13% a été enregistrée d'un hiver sur l'autre.

Il s'agit donc d'une mesure efficace, peu coûteuse à mettre en place et applicable très rapidement (dès le 1er janvier 2012 ?). La seule condition préalable est la bonne information des citoyens pour que la mesure soit bien acceptée (ce qui avait été le cas à Olso).

P3.3 **REDUIRE LES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS « TRANSFRONTALIERS »**

Les mesures proposées restent très vagues, sans précisions, ni calendriers. Les poids lourds les plus polluants doivent être interdits très rapidement au tunnel du Mont-Blanc : il s'agit des Euro 2 et Euro 3. Les Euro 4 pourront être interdits à une date ultérieure si la qualité de l'air ne s'améliore pas suffisamment.

Mesure manquante mais pourtant cruciale : l'amorce du transfert vers le rail du transport de marchandises, avec chargement des marchandises sur le rail le plus en amont possible des Alpes.

Une autre mesure manquante et très peu coûteuse à mettre en place serait l'interdiction aux poids lourds de circuler la nuit, tel est le cas en Suisse depuis 1932. Cette mesure a prouvé son efficacité dans la vallée de l'Inn en Autriche, où la pollution sur 24h a pu être significativement réduite par l'application de cette mesure simple.

Mesures P4 **Réduire les émissions industrielles de particules, de HAP et de solvants chlorés**

Le secteur industriel devra continuer à réduire ses émissions, particulièrement les HaP.

Mesures temporaires

En ce qui concerne la mesure T2, nous voulons rappeler que le transfert des poids lourds du Mont-Blanc vers le Fréjus est totalement inacceptable, que ce soit par rapport aux nuisances occasionnées pour les mauriennais, ou par rapport à la qualité de l'air globale. Le report du Fréjus vers le Mont-Blanc est tout aussi inacceptable. Le transfert, en cas de pic de pollution, doit impérativement se faire vers le rail, afin de réellement réduire les émissions de polluants.

Toute la région Rhône-Alpes est pointée du doigt par l'UE, qui a assigné la France devant la cour européenne de justice, au sujet des dépassements de particules en 2009. Transférer le trafic, d'un passage routier sur un autre, n'aurait pas d'impact positif sur la qualité de l'air globale. D'autre part, le transfert d'une petite partie des transports de marchandises vers le rail, aurait un effet positif sur la qualité de l'air en général, au vu des distances importantes parcourues.

Le report vers l'Autoroute Ferroviaire Alpine est une solution à minima. Mieux vaudrait inciter une partie des marchandises à être chargée beaucoup plus en amont (région lyonnaise, dijonnaise ou Benelux par ex), en transport combiné. La mise au gabarit de la ligne historique du Mont Cenis permet aujourd'hui un accroissement conséquent du transport ferroviaire sur cet itinéraire.

De plus, il faudrait que ces mesures apparaissent dans la partie consacrée aux mesures permanentes.

Page 85

Le suivi des travaux I-MONITRAF semble une piste intéressante à approfondir sans tarder.

Page 87 et plus

L'annexe 3 démontre très clairement les risques encourus par la santé publique dans la vallée de l'Arve. Ces avis sont très inquiétants et démontrent qu'une amélioration de la qualité de l'air dans notre région est indispensable. Les mesures du PPA devront pouvoir apporter rapidement des améliorations et le suivi de son application sera très important.

L'objectif de ce PPA doit être de ramener rapidement les niveaux de polluants en deçà des seuils réglementaires, mais aussi de nous permettre, à terme, de respirer un air de qualité, conformément à l'idée que l'on peut se faire d'un air de montagne sain et réparateur.

Les associations avaient proposé des idées de financement pour les mesures du PPA, qui n'ont malheureusement pas été retenues dans le dossier :

- ★ La Loi de Finances 2010 permet aux régions de majorer la TIPP de 0,73 € par hectolitre pour les carburants sans plomb et de 1,35 € pour le gazole. Les recettes collectées doivent être exclusivement affectées au financement d'une infrastructure ferroviaire ou fluviale (art. 11 et 12, loi 2009-967 de programmation de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement).
- ★ Une modeste quote-part de 0,50 € par poids lourd TIR et 0,20 € par véhicule léger pourrait être demandée pour chaque passage au tunnel du Mont-Blanc, pour le financement spécifique du PPA.

Merci pour votre attention et pour la mise en place de ce PPA que nous considérons, sans aucune hésitation, comme incontournable et très souhaitable.

Pour Environn'MontBlanc, la Présidente, Anne Lassman-Trappier
(association créée en 1996 et forte d'environ 200 adhérents)

2.6.3. Registre de la commune de Servoz

---oooOooo---

Alain DURAND, résident à Servoz

"Aucune mesure ne peut être satisfaisante sans la cessation du Transport International sous le Mont Blanc. Seul un report des marchandises sur le train sera efficace. Tous le reste n'est qu'atermoisement et cautère sur une jambe de bois."

Cette affirmation est en contradiction avec les éléments techniques du dossier qui précise l'origine des différents types de pollutions. Une limitation du trafic des poids lourds est néanmoins prévue. (P3.3 en page 70)

Cf. Les transports

"Culpabiliser la population qui suit les conseils environnementaux en se chauffant au bois est une incohérence totale et une méconnaissance des enjeux économiques concernant nos modes de vie."

La part de pollution ayant pour origine le chauffage au bois est précisée dans le dossier.

"Pour les relevés d'air, il serait aussi nécessaire que le village de Servoz puisse en bénéficier".

Cf. chapitre : Les limites du dossier Etudes de santé publique

---oooOooo---

Daniel FELISAZ, résident à Servoz

"Ne pas confondre fumée de feu de bois et fumée de gaz d'échappement il y a trop de trafic"

Sans commentaire particulier.

---oooOooo---

Marie-Claire MIGLIORINI, résidente à Servoz, membre de l'ARSMB et de AVPAVA

"Cela fait des années que nous respirons un air très (trop) pollué dans cette vallée d'Arve, et sans la pression des associations de citoyens, nos élus et nos responsables/ décideurs continueraient, comme avant, à taire cette réalité très dérangeante."

Dérangante parce qu'elle oblige à regarder la réalité en face : le trafic international routier rapporte des sommes énormes, le tunnel du Mont-Blanc est une grosse tirelire (voir le prix d'un péage par camion et le comparer au prix, déjà élevé, d'un péage voiture) ; le tourisme qui attire des millions de gens chaque année est une autre tirelire qui fait vivre de nombreux fonds de commerces... Alors parler de pollution c'est dérangeant et jugé indécent. Mais à côté de cela, la pollution nous rend malades (c'est mon cas) et un groupe de médecins courageux l'a dénoncé récemment. (Dr Buvry à Passy, notamment) Nous aimerions que ce PPA ne soit pas de la poudre de perlinpinpin pour nous faire croire que ça va changer..."

Sans commentaire particulier.

"Nous aimerions que les capteurs d'air soient placés un peu partout (à Servoz, à Saint-Gervais, à Plaine-Joux, à Sallanche...) pour que l'on puisse analyser ce que nous respirons de façon méthodique et en temps réel."

Cf. Mesures de la qualité de l'air

"Nous aimerions que Air-APS soit doté de moyens conséquents pour travailler efficacement."

Cf. Compte-rendu d'audition Air APS

"Nous aimerions que au moins lors des pics de pollution, des décisions courageuses soient enfin prises : arrêt du trafic international routier (les camions polluent énormément, le nier est un mensonge !), limitation obligatoire, et non seulement conseillée, de la vitesse sur les routes, verbalisation des gens qui brûlent leurs déchets à l'air libre, développement des transports en commun à tarif attractif..."

Cf. Circulation des poids lourds (normes EURO)

Cf. Surveillance et contrôle

"Nous aimerions qu'on arrête de culpabiliser la population, c'est vraiment nous prendre pour des idiots ! Le chauffage au bois, si c'est bien utilisé, c'est tout de même moins polluant que les poids lourds qui brûlent des quantités énormes de gasoil pour monter les 12 km de viaduc + route blanche jusqu'à l'entrée du tunnel, et que l'usine de Chedde ou l'incinérateur..."

Cf. Données techniques du dossier analysant les différentes sources de pollution

Merci, Mr le commissaire, de faire savoir à ceux qui nous gouvernent, que le citoyen, dans ce beau pays du Mont-Blanc, par moments, étouffe et s'abîme, de l'air mauvais qu'il respire. (et qu'il en a assez d'être pris pour un demeuré !)"

Sans commentaire particulier.

---0000000---

Pascal TOURNAIR?, résident à Servoz

"NOx, PM10, PM2,5, O3, SO2, ... Un joli feu d'artifice ! En effet, s'il suffit de supprimer les feux d'artifice c'est vraiment facile et on n'y avait pas pensé."

Cf. Données techniques du dossier et Feux d'artifice

"Même si les rares démonstrations de joie standardisée sont néfastes à l'environnement, elles me semblent bien dérisoires..."

Enfant, j'ai le souvenir que les gens atteints de tuberculose venaient se refaire une santé ici, aujourd'hui ils viennent en phase terminale...pour le paysage..."

Cherchez la faille, quand il y a une ...c'est un peu pour prendre pour des imbéciles, même si l'étude est très intéressante. Et j'ai hélas bien la sensation que la culpabilisation des habitants est le seul moyen retenu pour nous faire avaler une situation qui ne profite qu'à quelques uns."

Sans commentaire particulier.

---0000000---

Mireille MARUZZI, résidente à Servoz

"Le temps passe... les automobiles, les bus, les camions passent... "le progrès fait rage !"

Tous les discours mettent en avant l'environnement, toutes les entreprises ont leur service développement durable...pendant ce temps des trains sont remplacés par des bus et le trafic passagers et/ou marchandises est orienté sur le tout routier. Des alternatives plus respectueuses de notre environnement et de notre santé ne sont évoquées, réfléchies à ce jour que dans un souci d'image. Bel exemple pour la génération à venir. Allez bon air !

PS : il est regrettable de ne pas avoir su communiquer davantage sur cette enquête concernant toute la population. On se demande pourquoi.... "

Sans commentaire particulier.

2.6.4. Registre de la commune de Vallorcine

---0000000---

Dominique ANCEY, adjointe au Maire

(Reproduction par scan du document)

L'information sur le Plan de Protection de l'Atmosphère a été relayée dans les médias, à Vallorcine sur les locaux poubelles et le site internet avec des photos à l'appui de brûlages des déchets verts et autres branchages pendant la période dévolue à l'enquête publique. Il est également possible d'accéder au document du PPA directement sur le site de la mairie de Vallorcine.

Mais qui se sent véritablement concerné dans une vallée encore préservée d'une pollution de masse?

Concerné de vouloir conserver un air pur pour un tourisme devenu la plus grande source de travail?

Concerné d'enrayer la progression de bronchiolites néfastes à la santé des enfants?

Le chemin est long mais il faut le poursuivre pour expliquer, responsabiliser, convaincre.

Il faut se donner les moyens pour y parvenir.

Sans commentaire particulier.

REPONSES AUX PARTICULIERS

"Registre Internet"

Nous avons replacé par ordre alphabétique les contributions apportées par les particuliers sur le site internet mis à leur disposition dans le temps de l'enquête publique.

Les Associations, assimilés et Représentants des collectivités qui sont intervenus par internet sont traités par la suite. Les courriers adressés ou remis lors des permanences identiques à ceux des courriels seront traités indifféremment dans le présent chapitre ou dans la partie des registres d'enquête publique des Communes. Une mention précisera où se trouve regroupée la ou les réponses.

---oooOooo---

Madame A.....

Bonjour,

Je suis factrice et depuis le 21 juin 2011, notre site de distribution a été délocalisé sur Passy alors qu'il était prévu que nous allions sur Chamonix, cela engendre des déplacements avec nos véhicules personnels ainsi que des véhicules professionnels alors que la poste prône sur l'écologie. Nous sommes 6 personnes à utiliser 2 fois par jour notre véhicule personnel et 2 fois par jour le véhicule professionnel, nous en avons fait part à notre directeur de site qui nous a dit que c'était une question d'économie. Le maire des Houches Mr DOLLE n'a rien fait pour nous aider à trouver une solution, nous sommes mains liés face à ce comportement. Nous venions quasiment tous à pied sur notre lieu de travail qui était situé aux houches. Que pouvons nous faire?

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Le problème soulevé est de l'ordre du personnel (6 personnes) face à des intérêts économiques de regroupement des services de la Poste sur lesquels la Commission ne peut intervenir. Dans le cadre d'un plan de déplacement entreprise (PDE), il pourrait être envisagé un ramassage des employés de la poste avec d'autres entreprises de la Zone Industrielle pour réduire l'impact des véhicules privés en matière de pollution. Voir dans le chapitre consacré aux « Transports » le paragraphe relatif au PDE ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions Chapitre III de notre rapport.

---oooOooo---

Madame ADOU Dominique

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je souhaite faire un ajout à la note écrite que j'ai déposé le 27 octobre en mairie de Bonneville

Il me semble utile d'ajouter dans le plan une mesure qui obligerait pour tout nouvel établissement public ou rendant un service public à être, construit ou déplacé, à proximité raisonnable d'un service régulier de transport en commun. S'il n'en existe pas, la mise en place du dit transport doit être réfléchi, par les collectivités porteuses du projet, dès le lieu d'implantation trouvé.

Les travaux de construction ne pourraient démarrer tant que les crédits pour les transports ne seraient définitivement budgétés et approuvés par les différents partenaires.

Le contre exemple étant la situation de l'hôpital de Findrol ou après plus d'une décennie de discussions et à 89 jours de l'ouverture, il n'y a aucune possibilité de s'y rendre par un transport en commun hors mis un bus à 9h retour à 16h39 et à 18h45 retour à j+1, 6h50.

Dans le même sens refuser l'implantation de moyennes et grandes surfaces s'il n'y a pas de transport de proximité ou à charge pour le promoteur de s'organiser avec les collectivités à organiser celui-ci et à le financer de manière pérenne avec ses dernières.

Inciter les entreprises, les commerçants et les transporteurs (Sncf incluse) à se concerter pour densifier ou créer le réseau, non seulement en direction des stations de ski, mais aussi pour l'usage des salarié-e-s et des client-e-s de la vallée.

Mme Dominique ADOU, Bonneville

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons regroupé vos observations figurant en page 5 du registre d'enquête publique de BONNEVILLE et le présent courriel, pour vous répondre. Les sujets abordés étant nombreux nous pouvons vous inviter à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes relatifs aux « Transports », « Financement des Mesures », « Installations de Combustions (chauffage) », « Brûlage des déchets », « Surveillance et contrôle », ainsi que certains comptes-rendus d'auditions.

L'implantation de nouvelles grandes surfaces est essentiellement du domaine des SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) et des P.L.U. (Plan Locaux d'Urbanisme).

Pour l'Hôpital de Findrol, nous ne pouvons nous prononcer sur ce projet qui est en voie d'achèvement et dont le dossier nous est inconnu. On est cependant en droit de penser, en raison de l'importance de cet Hôpital, qu'un service régulier de transports en commun sera mis en place pour les visiteurs et les personnels.

---0000000---

Madame ANXIONNAZ Christiane

Bonjour,

Suite à votre enquête sur la qualité de l'air, j'aurais quelques remarques à faire :

- il est regrettable que nous ne soyons pas suffisamment informés des pics de pollution sur Sallanches ! En effet, il n'existe que 2 panneaux informatifs, l'un sur l'autoroute (encore faut-il s'y rendre) et l'autre vers la salle Curral (quand il fonctionne) : les personnes du centre ne sont donc pas informées .Il serait judicieux que ces infos passent sur les 2 panneaux situés place Charles Albert !!

- il me semblerait également important que les classes maternelles et primaires soient les premières informées des pics de pollution.

- Par ailleurs, vous préconisez d'exonérer de taxes foncières les constructions d'habitat durable : c'est une bonne initiative. Personnellement, j'irais jusqu'à taxer les copropriétés "mauvais élèves", c'est à dire que l'on chauffe au maximum, on ouvre les fenêtres, pas de double vitrage, pas de tri correct, pas de compteur individuel de chauffage, etc... BON d'accord, ce n'est peut être pas très démocratique mais on pourrait , tout du moins, commencer par imposer à chaque occupant d'appartement dans un collectif d'avoir un compteur personnel sur les radiateurs : ce serait sûrement plus dissuasif ...

Voilà des propositions que vous avez très certainement déjà faites mais je n'ai pas franchement le temps de lire les qlq 160 pages de votre rapport !!

En tout cas, merci de vous préoccuper de notre santé et que Dieu et LA MAIRIE vous écoutent !!

C. Anxionnaz

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter dans le Chapitre III de notre rapport le paragraphe relatif à l' « Information de la Population ». Pour l'exonération des taxes foncières il s'agit d'une possibilité proposée aux Communes et non d'une obligation. Votre suggestion de taxer « les mauvais élèves » permettrait peut-être d'autofinancer les mesures, mais son application au niveau des Impôts présentera très certainement des difficultés.

---0000000---

Madame ASHLEY – COOPER Elizabeth

Je souhaiterais proposer:

- 1) Limite de vitesse à 70kph maximum au lieu de 90kph pour toute la longueur de la montée et descente Route Blanche entre Le Fayet et Chamonix. En ce moment, la limite de vitesse change souvent, les voitures et PL excèdent souvent les limites et à Servoz, où j'habite, on a des nuisances constants de l'atmosphère ainsi que du bruit. Peut-être doit-t'on ajouter 2-3 minutes de temps à son voyage – pas vraiment trop grave?
- 2) Encourager les gens de la vallée de l'Arve, y compris le Fayet/Sallanches etc. d'utiliser le train – Carte Gens du Pays pour un tau très modeste qui pourrait couper le numéro de voitures privées sur la Route Blanche? Il faudrait, bien sûr, prévoir un parking au Fayet .
- 3) Étudier un moyen de transport collectif – liaison train/car/minibus pour les vacanciers qui feront leurs vacances aux Houches/Chamonix/Argentière car ils ont déjà accès à un infrastructure de transports, soit public/privé(chalets), existant dans la vallée. Nous avons un exemple devant nos yeux : Täsch-Zermatt qui organise un système totalement effectif. Personne qui n'est résident serait exclue.

Cordialement,

Elizabeth Ashley Cooper

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les paragraphes « Transports » et « Surveillance et Contrôle » dans le chapitre III de notre rapport, ainsi que certains comptes-rendus d'auditions correspondent aux contributions de votre courriel à l'enquête publique.

---0000000---

Monsieur AUFFRET Antoine

Bonjour,

Habitant Marlioz (commune de Passy), et je m'interroge fortement sur le lien entre l'asthme de mon jeune fils de 18 mois et la qualité de l'air dans la vallée, et je porte beaucoup d'espoir sur ce PPA. C'est pourquoi je souhaite vous faire part des quelques remarques ci-dessous concernant le PPA en cours d'élaboration :

=> Aucun dispositif de prévention/information à destination des personnes sensibles n'est

en place, et ce, même dans les structure publiques ! Par exemple, les jours de dépassement ou d'alerte pollution, la crèche municipale de Chedde que fréquente mon fils Matisse n'est jamais été prévenue. Ne serait il pas bienvenu qu'un dispositif d'information et de sensibilisation soit mis en place, à destination des personnes sensibles pour limiter leur exposition ?

=> **Aucun dispositif d'information/limitation** des rejets dans l'atmosphère n'existe à **destination des industries**. Quelle que soit la qualité de l'air du jour, la quantité de rejets autorisée ne varie pas. A l'image de ce qui est fait pour les automobilistes en les incitant à limiter leur vitesse, ne pourrait-on pas informer et obliger les industries à adapter leur production et limiter leurs rejets en fonction de la qualité de l'air du jour ?

=> **Les dispositifs d'aide à l'amélioration de l'habitat tels qu'ils sont définis aujourd'hui ont une portée très réduite**, et la pollution qui en résulte ne baisse pas. En particulier les plafonds de ressources donnant accès aux aides me paraissent très mal définis !

- Les personnes ayant accès aux aides n'ont pas de revenu suffisant pour réaliser les travaux même avec les aides (Avec 30000E de revenu annuel/foyer, il est difficilement concevable d'engager des dépenses d'amélioration de l'habitat !),

- Les personnes ayant un revenu suffisant pour réaliser les travaux n'ont pas accès aux aides, et sont peu incités à améliorer leur habitat/chauffage.

=> **Mobilité douce :**

- **Sur les nouveaux projets: Il me semble inconcevable que nombre de projets de voirie actuelle n'intègre ni trottoirs ni pistes cyclables !** Cela devrait devenir une obligation légale ! Pour exemple, la déviation de St Gervais, le giratoire du nouveau site de Quechua ou les 2 giratoires de la sortie d'autoroute de Passy sont exclusivement à destination des Automobiles alors qu'ils ont été réalisés il y a moins de 2 ans !!! Comment inciter les usagers à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture si leur sécurité est en danger !!!

- **Sur l'existant : Un plan de mobilité douce à l'échelle de la vallée (et non de chaque commune séparément) doit être mis en place.** Identification des flux piéton/vélo qui sont aujourd'hui possibles mais non sécurisés et création d'espaces de circulation dédiés aux points critiques.

pour exemple : Aujourd'hui, il est impossible de se rendre de la rive droite de l'Arve à la rive gauche de l'Arve entre Chedde/Marlioiz et le Fayet/Domancy, à pied, à vélo ou avec une poussette sans partager la route avec les automobilistes et les camions ! Entre Marlioiz et Domancy, on est obligé de passer sur le pont de l'autoroute ou sur la voie ferrée. Entre Chedde et Le Fayet, il faut passer sous le très étroit pont de la voie ferrée. Et bien évidemment il n'existe aucun espace de circulation piéton sur aucun de ses ouvrages !

Habitant Marlioiz, et convaincu du lien entre l'asthme de mon fils et la qualité de l'air dans la vallée, j'espère sincèrement que les pseudo intérêts économiques à court terme ne balayeront pas les questions de santé publique en jeu dans ce PPA (qui elles auront

des répercussions économiques à long terme) !

Antoine AUFFRET

PS : Sur le plan lexical : PPA signifie Plan de Prévention de l'Atmosphère. Je sais que la protection de l'environnement est un thème particulièrement porteur actuellement, mais il me semble que la protection des personnes mérite également une attention particulière. Aussi j'aurai préféré un nom plus évocateur, comme "Plan de protection des personnes et de l'environnement contre la pollution atmosphérique" ou "Plan de réduction des impacts humains et environnementaux liés à la pollution atmosphérique".

Famille AUFFRET MERLETTE

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les problèmes soulevés dans le présent courriel sont traités dans le chapitre III de notre rapport, notamment aux paragraphes « Transports », « Information de la Population », « Industrie », « Urbanisme », « Surveillance et contrôle », ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions. Le Plan de Prévention de l'Atmosphère (P.P.A) est une appellation nationale.

---0000000---

Monsieur BAILLEUL Jean Pierre

Bonjour

habitant de fillinges 74

le brulage des déchets vers devient un problème l'air irrespirable a cause des fumée la police municipale a toujours une bonne raison pour ne pas intervenir.
cordialement Bailleul

Bonjour

Ci possible j'aimerais ajouter des photos
a mon dernier message

photos du 15/09/2011 du 21/09/2011 et de nouveau le 01/10/2011 pas de photo

Cordialement Bailleul



FILLINGES



FILLINGES

Généralités sur le brûlage des déchets ménagers.

Il est interdit de brûler des déchets ménagers à l'air libre. Cette interdiction est formulée à l'article 84 du règlement sanitaire départemental approuvé par arrêté préfectoral du 12 avril 1979 pour le département du NORD.

Le brûlage sauvage des déchets des entreprises constitue également une infraction à l'article L.541-25 du Code de l'Environnement dès lors que l'entreprise ne possède pas d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (Rép. min.n°5370, JOAN Q du 28 février 1994).

Lorsqu'il s'agit de destruction à l'aide d'un incinérateur, une autorisation doit être accordée par le préfet, dans le cadre de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Cette activité est soumise à autorisation au titre des rubriques n° 167.A et n° 322. B 4° de la nomenclature ICPE.

Qu'entend-on par "déchet ménager" ?

Le terme "déchet" est défini à l'article L.541-1 II du code de l'environnement, comme étant "tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou destiné à l'abandon".

Les déchets ménagers comprennent les ordures ménagères, certains déblais et gravats de particuliers et les déchets dits "assimilés" (déchets des collectivités, bureaux, commerces, restaurants), leur caractéristique commune étant de ne nécessiter, à la différence d'autres catégories, aucune sujétion technique particulière pour leur collecte et élimination par les collectivités locales.

A qui incombe l'élimination des déchets ménagers?

L'article L.2224-13 du code général des collectivités territoriales précise que "**les communes ou leurs groupements assurent l'élimination des déchets des ménages**".

Il ressort de cette disposition que l'élimination des déchets des ménages incombe bien à la commune, et non pas au particulier qui doit utiliser les moyens mis à sa disposition pour éliminer ses déchets (collecte en porte à porte, apport volontaire en déchèterie).

Sur le brûlage à l'air libre des déchets végétaux.

Les déchets des jardins et des parcs (y compris les déchets des cimetières) sont inscrits dans la rubrique n° 20 : déchets municipaux (déchets ménagers et déchets assimilés provenant des

commerces, des industries et des administrations) visée au décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets.

L'interdiction de brûlage visée à l'article 84 du règlement sanitaire départemental rappelée ci-dessus vise par conséquent l'incinération des déchets de jardin

16/10/11 14:18 Bonjour

pour information j'ai un copain qui habite un village de Seine et Marne la commune fournit des sacs spécial déchets vers qui ce dégradent en même temps que les déchets et assure un ramassage régulier pourquoi pas en Haute Savoie une solution comme une autre cordialement Bailleul

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Cette contribution vient s'ajouter aux documents remis par Monsieur BAILLEUL lors de sa venue à notre permanence à LA ROCHE SUR FORON et annexés à la suite du Registre d'Enquête Publique. L'ensemble du problème relatif au brûlage des végétaux verts et autres matériaux fait l'objet d'un chapitre appelé « Brûlage des déchets », des commentaires apparaissent également dans « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions Chapitre III.

---oooOooo---

Madame BEAUDIN Valérie

J'ai vu ce système en Allemagne où à chaque entrée de supermarché il y avait un récupérateur de bouteilles en plastiques moyennant quelques cents en échange, ça marchait super bien. Les gens ramenaient tous leur bouteille et du coup ils avaient un petit bon d'achat dans le magasin. ça faciliterait le recyclage et chacun y trouverait son compte pour le recyclage des bouteilles plastiques. Les containers de recyclages généraux des communes seraient moins pleins et on serait moins tenté de ne plus y aller car ils débordent de partout.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous remercions de sa contribution Madame BEAUDIN, certaines communes de France récupèrent dans des poubelles distinctes les emballages plastiques, dans notre région le tri sélectif se fait dans des « molocks » dispersés sur les communes. Il n'est pas certain que les circuits de la grande distribution française accepteraient de rémunérer ce type de consigne, alors que quasiment rien n'est fait pour les emballages en boîte métal de boissons sucrées ou alcoolisées.

---oooOooo---

Monsieur BERGNA François

PASSY le 28 Octobre 2011

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je me permets de vous apporter quelques commentaires sur l'enquête mener avant la mise en place du P.P.A dans la vallée de l'Arve. Le diagnostic mené reflète hélas la réalité avec des taux hors la loi sur plusieurs sites et pour plusieurs polluants. Montrant que nous sommes sur un problème de pollution généralisée due à l'activité humaine. Il faut donc s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports.

Je ne trouve pas dans le PPA de mesure chiffré en terme de coût d'application, il va falloir que l'état, la région les collectivités locales puissent financer ce PPA. Comment ? Sous quelle forme ? Pour qui ?

Il ne faudrait pas tout accès sur la classe moyenne, qui à du mal à pouvoir financer une nouvelle chaudière, ou des panneaux solaires.

Il faut une vraie politique d'aide, et je dis bien d'aide, non pas de mesurette ne couvrant même pas 1/10 des frais.

Pour ma part, je suis chauffé au fioul (Total Premium), je fais entretenir mon brûleur (qui à 8ans) et ma chaudière (qui à 15 ans) une fois par an, ainsi que ramoner mes cheminées.

Je suis quand même surpris, car on voit que la pollution est très importante sur les périodes de printemps, alors que pour le mois de Mars et Avril 2011, nous avons eu des températures en dessus de la normal saisonnière.

Au risque de me répéter, je pense que le secteur résidentiel n'est pas le seul incriminé.

Rappel des parts de responsabilité de chaque secteur :

Transports : 80% des NOx – 25% des PM10 – 15% des HAP

Industrie : 10% des NOx – 20% des PM10 – 55% des HAP

Résidentiel : 10% des NOx – 50% des PM10 – 25% des HAP

Il faudra donc améliorer les services ferroviaires et les transports en commun, ainsi que développer le covoiturage et généraliser les pistes cyclables. Les mesures de réduction des émissions doivent s'avérer efficaces pour ne pas se contenter de taux de pollution rentrés dans la loi, mais suffisamment ambitieuses pour que l'air redevienne de qualité en cette région touristique et en ce site à protéger. Nous sommes actuellement plus pollué que certaine agglomération

Urbaine de grande taille telle que Paris, Marseille, ou Lyon.

Sincères Salutations

Mr BERGNA François

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes consacrés aux « Transports », « Financement des Mesures », « Surveillance et contrôle », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

Une partie de votre courriel étant « inspiré » du document commun de plusieurs organisations environnementales, nous nous permettons de vous conseiller de lire également, non seulement les paragraphes indiqués ci-dessus mais aussi l'intégralité du chapitre III.

---oooOooo---

Madame BERTHET Catherine

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La mise en place d'un Plan de Protection de l'Atmosphère est une très bonne chose encore faut-il que les mesures envisagées aient une action réelle pour améliorer la qualité de l'air qui nuit aujourd'hui gravement à la santé des habitants de la vallée.

Des efforts peuvent être faits chez les particuliers tant sur leur système de chauffage que leurs habitudes de déplacements avec des politiques incitatives adaptées. Le Plan Climat devrait entraîner de nettes diminutions des émissions.

Concernant le transport de marchandise qui contribue largement à la gravité de la situation, il serait souhaitable d'interdire les véhicules les plus polluants (euro 0,1,2,3) dans toutes les zones reconnues comme très sensibles dont la vallée de l'Arve. De plus, lors des pics de pollution, il est insupportable de voir se poursuivre le flux de camions alors qu'on conseille aux personnes sensibles de ne pas sortir et de ne pas faire d'efforts physiques.

Vous remerciant de prendre en compte ces quelques remarques, je vous prie de croire en mes meilleures salutations.

Catherine Berthet

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes consacrés aux « Transports », « Installations de Combustion », « Surveillance et Contrôle », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

---oooOooo---

Monsieur BERTONI Jean Louis

Plus de **pistes cyclables**, si possible loin de la route et des gaz d'échappement.
Le long de l'Arve, créer une piste cyclable reliant Sallanches à Cluses.
Doublé la **voie ferrée**, plus de train.
Merci

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons bien pris en compte votre venue à notre permanence de Sallanches

Nous vous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et Contrôle », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

En ce qui concerne la piste cyclable reliant Sallanches à Cluses, cette dernière verra le jour dans le cadre de la liaison Chamonix – Annemasse mais actuellement par une piste « rustique » plus adaptée aux VTC et VTT.

---oooOooo---

Monsieur BERTOUD Jean Pierre

J'habite dans la vallée depuis 28 ans. Depuis 7/8 ans, je souffre d'allergies chroniques avec de manière temporaire de fortes crises très handicapantes (impossibilité de travailler correctement) . Plusieurs visites chez les allergologues de la vallée de l'Arve (dernière en date le mois dernier) n'ont pas permis de déceler l'origine de cette allergie.

Ce dont je me rends compte, c'est que je n'ai **aucune crise lorsque je quitte la vallée** (pendant mes vacances) et qu' il y a une corrélation troublante entre mes crises et les relevés de la qualité de l'air (TransAlp'Air) que je suis régulièrement.
Je me demande s'il existe des statistiques faites par les médecins locaux sur les maladies respiratoires dans la vallée de l'Arve.
Chamonix

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Il est reconnu dans le dossier qui a été mis à la disposition du public (page 86) : « Les connaissances actuelles, issues des études épidémiologiques, biologiques et toxicologiques disponibles, permettent d'affirmer que l'exposition à la pollution atmosphérique a des effets sur la santé. La réalisation d'études épidémiologiques à une échelle locale pour mettre en évidence un lien de causalité entre exposition à la pollution atmosphérique et santé, est inutile (ce lien déjà établi) et non faisable (manque de puissance statistiques). »

Il n'existe pas de statistique au niveau des médecins locaux.

---oooOooo---

M et Mme BICHAT

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

A la suite de la réunion d'octobre 2011, nous aimerions vous faire part de quelques observations sur le PPA :

La responsabilité de la pollution atmosphérique est partagée entre les particuliers (transports locaux et chauffage, en gros) et le transport routier international (les camions !).

Pour diminuer cette pollution, la population a été informée, incitée ,et presque culpabilisée ! La municipalité a permis l'arrivée du gaz , moins polluant que le fuel . (nous avons changé le brûleur de notre chaudière)

L'information sur la nocivité des cheminées à feu ouverte a été largement diffusée (nous l'avons remplacée par un poêle certifié flamme verte)

Il nous est conseillé de moins utiliser nos voitures particulières : nous marchons et prenons souvent nos vélos .

Mais il nous paraît PRIMORDIAL de continuer à développer les transports en commun, particulièrement le train. Or les dernières nouvelles à ce sujet sont alarmantes et nous en sommes très choqués. Un cadencement fiable nous paraît être une des conditions nécessaires à l'utilisation régulière du train par les habitants de la vallée et par les touristes.

ET LES CAMIONS ? QUELLES INFORMATIONS OU INCITATIONS OU OBLIGATIONS DOIVENT -ILS SUIVRE POUR PARTICIPER EUX AUSSI , A LA REDUCTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ?

DANS LE PPA , C' EST SILENCE -RADIO OU DES MESURES TELLEMENT TIMIDES QUE CELA EN EST AFFLIGEANT !

EN CAS DE PIC DE POLLUTION, LA POPULATION SERA INVITEE A SE TERRER CHEZ ELLE - ne vous déplacez plus ! EN SE GELANT - se chauffer, ça pollue ! (exagération manifeste de notre part, mais qui montre l'exaspération des habitants face aux lobbys routiers et à l'ATMB)

POURQUOI NE PAS OBLIGER LES CAMIONS LES PLUS POLLUANTS A PRENDRE LE TRAIN DU MONT CENIS, QUI PEUT EN ABSORBER BEAUCOUP ?

Et ceci, toute l'année, car cette décision sera beaucoup plus difficile à prendre en situation de pic, donc d'urgence .

POURQUOI NE PAS LIMITER LE NOMBRE DE CAMIONS PASSANT PAR JOUR AU TUNNEL DES QUE LES MESURES DE L' AIR SONT MAUVAISES ?

Et les arrêter suffisamment loin de la vallée de l'Arve pour qu'ils puissent se dérouter. (prendre les tunnels suisses par exemple).

En résumé, nous pensons que le PPA, pour ne pas être un catalogue de voeux pieux, doit permettre de prendre des mesures très coercitives sur le trafic routier international : SANS CAMIONS , LES PICS DE POLLUTION N'EXISTERAIENT PAS ET LA POPULATION VIVRAIT NORMALEMENT.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

En regard des questions posées nous vous invitons à consulter les différents chapitres que nous avons consacrés aux « Transports », aux « Mesures d'Urgence », ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions Chapitre III qui abordent ces sujets « ATMB ».....

Nous ne pouvons que remercier de leurs contributions actives les époux BICHAT pour les changements de comportement qu'ils ont adoptés.

Contrairement à ce que pensent beaucoup d'habitants, les camions de T.I.R. (Transports Internationaux Routiers) ne sont pas les plus polluants. Le nombre de kilomètres parcourus annuellement fait qu'ils sont renouvelés plus souvent que les camions de transports locaux, autocars et bus scolaires. Leur flotte étant plus récente c'est plus de 70% de camions classées en EURO 04/05 et 06 (les moins polluants) qui passent le tunnel chaque année. Les Euros 00 et 01 y sont eux interdits.

Les mesures à prendre pour les transports routiers consistent au renouvellement de leurs parcs de camions. Ce changement va nécessiter un calendrier qui établira l'obligation de se doter de nouveaux véhicules plus performants en matière de rejets toxiques. Cette décision ne sera pas sans conséquence sur l'économie des entreprises qui pour certaines auront du mal à renouveler leurs équipements.

- **L'Eco conduite dont bénéficient les chauffeurs dans le cadre de leurs formations,**
- **L'incitation au ferroutage**

Sont également des mesures qui devraient participer à réduire la pollution des transports.

Nous ne souhaitons pas commenter la dernière phrase « *sans camions, les pics de pollution n'existeraient pas et la population vivrait normalement.* » et invitons à lire ou relire la page 33 du dossier mis à l'enquête (voir site internet de la Préfecture) sur les mesures effectuées pendant la fermeture et après la réouverture du tunnel du Mont Blanc.

---0000000---

Madame BICHAT Frédérique

Monsieur le commissaire enquêteur,

Vous trouverez ci-apres mes interrogations a la lecture du PPA de la Vallee de l'Arve.

D'une maniere generale, le rapport insiste sur la part notable du chauffage et du brulage des dechets verts dans les emissions de polluants amospheriques. Il faut bien sur prendre les dispositions necessaires afin de reduire ces emissions. Cependant **choisir de lister les mesures de reduction du transport routier apres celles liees au chauffage et au brulage des dechets verts apparait tout a fait subjectif.**

Par ailleurs a l'exception de la page 37, le rapport ne permet pas de distinguer les emissions dues au trafic PL du reste du trafic, ce qui est prejudiciable a l'argumentation des actions a

prendre.

En effet les mesures montrent l'augmentation significative des émissions de NO₂ à proximité du trafic PL. Ces véhicules roulant au diesel, leur contribution aux émissions de PM_{2,5} est importante également mais n'a pas été documentée faute de mesure. Les effets sur la santé des particules à court et à long terme sont pourtant démontrés (Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre. Mise à jour mondiale 2005). La toxicité des particules fines générées par le trafic justifierait des mesures plus énergiques pour réduire le trafic PL alors que le rapport n'évoque que les effets sur la santé des HAP.

Par ailleurs il faudrait insister sur le fait que les émissions des PL sont constantes toute l'année ce qui n'est pas forcément le cas des pics d'émissions liés au tourisme ou au chauffage.

p26/125 "La valeur limite de 50 µg/m³ en moyenne journalière ne doit pas être dépassée plus de 35 fois par an. A partir de 2007, celle-ci est dépassée sur au moins une station chaque année. Encore une fois, à Passy, depuis le début des mesures, la valeur limite est systématiquement dépassée."

=> combien de jours la moyenne journalière a-t-elle été dépassée pour chaque station en 2010 ?

p30/125 PM_{2,5} " La valeur cible est fixée à 20µg/m³ depuis le 1er janvier 2010. Cette valeur cible deviendra valeur limite le 1er janvier 2015, la France ayant souhaité aller plus loin que la réglementation européenne. Au 1er janvier 2015, la valeur limite de 25µg/m³ en moyenne annuelle sera donc applicable sur notre territoire.

=> la valeur limite sera-t-elle de 20µg/m³ ou 25µg/m³ au 1er janvier 2015??

=> la valeur cible est une moyenne annuelle ou une valeur moyenne sur 24h ?

p42-43/125 "CONCLUSIONS POUR LE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)

Ce polluant se rencontre principalement le long des axes routiers avec des concentrations annuelles plus importantes relevées à Saint-Gervais-les-Bains et aux Bossons. La commune de Chamonix n'est cependant pas exempte de cette pollution, des dépassements du seuil d'information et de recommandations y ont été relevés à plusieurs reprises. Des mesures complémentaires ont mis en lumière la vulnérabilité du secteur de Saint-Gervais-les-Bains et 41/129 des voies d'accès au tunnel du Mont-Blanc à la pollution automobile. Sur ce dernier secteur,

l'influence des poids lourds est également très visible. La basse vallée de l'Arve semble en revanche moins touchée par ce type de pollution."

=> en ce qui concerne la commune de Chamonix, il faut distinguer le dépassement ponctuel du seuil d'information le 31 décembre par rapport aux émissions des PL 5 jours/semaine toute l'année qui génèrent une augmentation significative des émissions de NO₂

=> En ce qui concerne la basse vallée de l'Arve cette conclusion se base sur des résultats de mesure de 2000 et 2001 alors que le tunnel était fermé, ce qui n'est pas représentatif de la situation actuelle.

p52/125 "inventaire des principales sources d'émissions" suivant méthode annexe 9

=> la fiabilité de cette donnée n'est pas démontrée

=> les marges d'incertitude inhérentes à la méthode devraient être indiquées (diagramme p53)

=> les émissions des sources fixes résidentielles par exemple: est-ce que le taux d'occupation des résidences secondaires ont été pris en compte

=> il faudrait également distinguer trafic PL et trafic VL

p72/125 mesures P3 Réduire les émissions du secteur des transports

publics concernés : particuliers, collectivités

=> quels sont les moyens des collectivités pour mettre en œuvre les mesures décrites en P3.3 ?

"P3.3 - REDUIRE LES ÉMISSIONS DES TRANSPORTS « TRANSFRONTALIERS »

- Réglementer en période hivernale la circulation en fonction du niveau de pollution des véhicules (normes EURO).

- Procéder à des contrôles de surcharge des poids lourds.

- Réduire les vitesses de circulation en période hivernale.

- Réduire les émissions des véhicules en informant sur l'écoconduite, l'entretien régulier, les performances, déployant la charte CO2 des transporteurs."

p80/125 "Mesure T2 A défaut de disponibilité de l'autoroute ferroviaire alpine, un simple report d'itinéraire sera engagé. La mesure inverse pourrait également être prévue (report dans les mêmes conditions de la Maurienne vers l'Arve)."

=> Déplacer les émissions polluantes d'une vallée à l'autre n'est pas une solution. En cas de conditions météo défavorables, il faut que les PL s'arrêtent, principe du pollueur-payeur. En cas de dépassement des seuils d'alerte des polluants atmosphériques, les personnes sensibles sont incitées à rester chez elles, n'est-ce pas ?

p82/125 Interdire la réalisation de feux d'artifice

=> cette mesure apparaît dérisoire, voire comique ; les effets sur la santé des polluants atmosphériques ne sont pas liés à un dépassement ponctuel

Je vous remercie à l'avance pour vos réponses et vous prie de croire à mes sincères salutations
Frederique BICHAT

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

A la suite de la demande faite par Madame BICHAT, pour ne pas répondre de façon erronée, nous avons contacté AIR APS qui nous a fourni les réponses suivantes pour les questions de la page 26 à 53.

1) 2010 : Passy : 48 dépassements du 50µg/m³ ; Chamonix : 23 dépassements du 50µg/m³

2) C'est en effet une coquille : la valeur cible est fixée à 25µg/m³ depuis le 1er janvier 2010. Cette valeur cible deviendra valeur limite le 1er janvier 2015, la France ayant souhaité aller plus loin que la réglementation européenne. Au 1er janvier 2015, la valeur limite de 20µg/m³ en moyenne annuelle sera donc applicable sur notre territoire.

3) Les mesures aux stations des Bossons et de St Gervais sont réalisés en bordure de voirie où l'impact du trafic est maximum. La situation est un peu différente pour la station de Chamonix puisqu'elle est représentative de ce que respire une majorité de la population de la commune. L'impact des PL est bien entendu plus significatif sur les axes routiers et en bordure de ces axes.

4) Les méthodologies pour réaliser nos inventaires suivent celles de l'agence européenne de l'environnement. <http://www.eea.europa.eu/publications/EMEPCORINAIR5> . Il n'est pas possible d'afficher une seule et unique incertitude car nous sommes sur des systèmes non-linéaires. Toutefois, l'utilisation des cadastres pour la modélisation (prévision et analyse du passé) nous montre la 'robustesse' des données.

Les résidences principales et secondaires sont prises en compte en fonction des meilleures données disponibles (données départementales ou des offices de tourisme). Une enquête sur les moyens de chauffage a été réalisée pendant l'élaboration du PPA, elle confirme la majorité des hypothèses sur le logement.

Le trafic est différencié dans l'inventaire en VL, PL, VUL, 2 roues à l'aide des boucles de comptages du trafic au tunnel. L'ancienneté du parc roulant est également prise en compte.

Nous vous invitons également à consulter le Chapitre III et plus particulièrement les paragraphes consacrés aux « Transports », aux « Feux d'Artifice », « Surveillance et Contrôle » ainsi que certains comptes-rendus d'auditions.

---0000000---

Monsieur BLONDAZ Raymond

Pour un sujet qui nous concerne tous, voici quelques remarques et suggestions pour améliorer la qualité de l'air:

- Suppression de la zone de contrôle systématique des camions au pied du viaduc des Egratz (dite du Fayet) qui engendre une pollution accrue lors du redémarrage en côte.
- Arrêt de l'usine d'incinération des ordures ménagères de Passy durant les périodes critiques.
- Développement du transport tram train du bas de la vallée à Chamonix.

- Contrôle plus rigoureux des véhicules "diesel" (route et chantier) qui, pour certains, polluent sans modération.
- Et tant qu'il n'y aura pas de mesures efficaces, limiter dans les zones sensibles l'installation de nouveaux arrivants, inutile d'ajouter de la pollution à la pollution.

PS: le projet prévoit entre autres des mesures temporaires: plutôt fantaisiste celui qui propose d'interdire les feux d'artifice!!! Et pourquoi pas interdire le passage des avions au dessus de la vallée de l'Arve??? Ils sont nombreux et passent toute l'année, jour et nuit.

Raymond BLONDAZ

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les sujets évoqués dans le présent courriel sont traités dans le chapitre III du présent rapport dans les paragraphes « Transports », « Industrie », « Feux d'Artifice » « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions.

---oooOooo---

Monsieur BOISIER Claude

Je suis étonné de constater que parmi les communes objet du PPA de la vallée de l'Arve ne figure pas celle de Scientrier, sur le territoire de laquelle transite l'autoroute A40, principale cause des rejets polluants, alors même que la commune de Contamine sur Arve située au même niveau dans la vallée, mais en rive droite de l'Arve, et sur laquelle ne passe pas l'A40, fait elle, l'objet du PPA.

Les gaz polluants ne traverseraient-ils pas la rivière, de la même manière que les rejets de Tchernobyl n'ont jamais, au grand jamais, franchi les frontières ?

De la même manière, comment pouvez-vous justifier le fait que la commune de Nangy, sur laquelle figure une barrière de péage (génératrice de nombreux redémarrages, et donc d'une pollution accrue), ne soit pas comprise dans le périmètre du PPA.

Pas plus d'ailleurs que les communes d'Arthaz et Etrembières disposant des déclivités les plus importantes, également pourvoyeuses d'émissions polluantes plus importantes du simple fait du profil en long.

La lutte contre la pollution est l'affaire de TOUS, et pas seulement des personnes habitant dans un périmètre défini de manière arbitraire, et à mon humble avis, établi en dépit de tout bon sens.

Meilleures salutations.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Le périmètre de l'enquête a également attiré l'attention des membres de la Commission. Après réflexions notre réponse figure au chapitre III dans le paragraphe consacré aux « Limites géographiques ».

-----oooOooo-----

BONNAZ Anne-Marie -

Le 30 septembre 2011

Je suis née à Scionzier, voici 70 ans. J'ai grandi et je vis dans ce village, qui a évolué au fil des ans, avec une industrie de métallurgie très puissante et un nombre croissant d'habitations, où les espaces verts disparaissent.

Voici ce que je découvre le matin lorsque j'ouvre mes volets, depuis le quartier des peupliers situé un peu sur la hauteur :



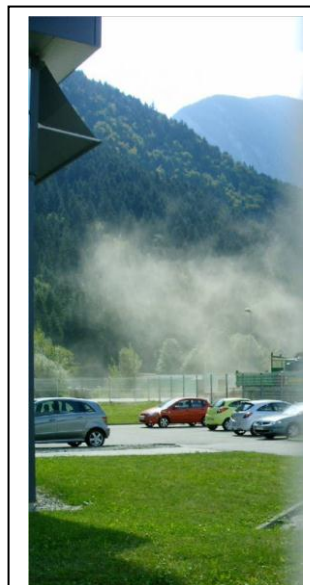
Ceci n'est pas une brume matinale, ce sont les fumées de **l'usine de traitements thermiques sise à l'entrée Est de Scionzier** lors de la mise en route des fours. Ces fumées viennent longer le pied de la Pointe de Nancy à droite, les habitants du centre ville à Cluses les voient également.

Cette forêt, le poumon vert de notre ville, est fragile et je redoute le démarrage de l'exploitation de la carrière prévue à cet endroit, nous aurons ainsi les fumées, les poussières et

la disparition d'un pan important de notre forêt...sans compter les gaz d'échappements de l'autoroute !



Le poumon vert disparaît, il est transformé en Zone industrielle vouée aux entreprises de travaux publics- qui sont à pied d'œuvre pour la future carrière ?



-l'aire de concassage de Sobeca qui vient d'acquérir l'espace allant au nœud de la forêt

Les entreprises artisanales occupées à la construction de pavillons, brûlent sans problème leurs déchets sur place, en plein air, au vu de tous, sans être inquiétées !

Que dire des feux qui se veulent discrets dans la forêt où brûlent les déchets de fils électriques contenant du cuivre et nous empestent pendant des journées entières !

Depuis mon observatoire, je distingue au-dessus de l'autoroute un **ruban bleu** qui flotte... Pendant la longue fermeture du tunnel du Mt Blanc, suite à l'accident, j'ai pu retrouver en hiver le ciel clair, dégagé de la chape de pollution qui stationne sur toute la commune. Dès la reprise du trafic, la grisaille est revenue !

Une coulée verte existait au lieu-dit la Tête Naz , au pied de la Pointe de Nancy : un couloir descendait depuis le Reposoir par la forêt, il s'appelait le Passage des Biches, il était courant de voir les biches, lapins et autres gibiers s'ébattre avant de continuer leur chemin vers l'Arve – l'homme est passé par là, le passage est coupé pour faire place à une zone industrielle ...

A Scionzier on a oublié les espaces verts qui sont remplacés par le béton et le bitume, nos enfants n'ont guère d'espaces de jeux pour se défouler !

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

L'Usine de traitements thermiques sise à l'entrée Est de Scionzier fera l'objet d'un signalement auprès de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement)

Pour les brûlages des déchets sur les chantiers, nous consacrons un paragraphe complet à ce sujet titré « Brûlage des déchets » et un paragraphe consacré à « Surveillance et Contrôle » ; certains des différents comptes-rendus d'auditions Chapitre III abordent le sujet.

Loin de mettre en doute la constatation de Madame BONNAZ, en ce qui concerne le « ruban bleu », nous invitons à lire le passage du dossier d'enquête relatif aux prélèvements effectués au tunnel pendant sa fermeture et après son ouverture pages 32 et 33, ainsi que le chapitre consacré aux « Transports » dans notre rapport.

---oooOooo---

Madame BURNIER Isabelle

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Veillez trouver, ci-dessous, ma contribution à l'enquête publique concernant le projet de PPA de la Vallée de l'Arve.

Je suis née à Chedde et y vit depuis 45 ans. Je suis maman de 3 enfants et par nature je suis très sensible à notre environnement par respect pour nous même et pour notre Terre.

Les taux de pollution de notre Vallée qui sont aujourd'hui (depuis quelques années) mesurées sont alarmants et très inquiétants, quelque soit les polluants mesurés (PM 10, HAP, NOx, COV...).

La mise en place de ce PPA montre qu'enfin une prise de conscience s'amorce.

Les conséquences de cette pollution, sont à prendre en compte pour la santé de tous, ainsi que pour le tourisme qui fait en partie vivre notre région. Qu'arriverait-il à notre région si cette information inquiétante arrivait aux oreilles des grands médias ? Il est donc grand temps de regarder la réalité en face, de ne pas avoir peur, d'être courageux et de retrousser ses manches. Nous savons que dans la vallée les dépassements de taux de pollution autorisés par la loi sont dépassés de manière régulière, pour presque tous les polluants étudiés sur les différents sites. Cela signifie que la pollution est là de manière quasi-permanente et l'institut de veille sanitaire nous informe de la dangerosité sur la santé de cette forme de pollution.

Les différentes mesures imaginées et retranscrites dans ce PPA pour rendre notre air un peu plus respirables, ne peuvent d'être que très positives, Que ce soit dans les domaines suivants :

- le suivi de la qualité de l'air par Air APS
- les réglementations concernant l'Ecobuage, le chauffage au bois et plus généralement tout types de chauffage.
- Les transports
- l'activité industrielle de notre vallée.

J'ai bien conscience de la difficulté de l'exercice.

Lorsque je me déplace dans la vallée il est difficile de ne pas voir de nombreuses entreprises qui brûlent à l'air libre des montagnes de déchets de manière très régulière, notamment le long de l'autoroute et de la voie ferrée.

Travaillant à Cluses, j'ai en face de mon bureau une entreprise dont les cheminées laissent au quotidien échapper des fumées multicolores, épaisses et parfois odorantes, cette entreprise étant spécialisée dans le traitement de surface, nous pouvons imaginer ce qui sort de ses cheminées.

Les transports dans nos vallées étroites devraient être sévèrement réglementés, cela est juste une question de bon sens, pour peu que l'on 'oublie' les intérêts économiques.

A ce jour rien n'est fait dans ce sens. strictement rien où si peu allant dans ce sens ! Pour être en accord avec mes convictions je prends le train pour me rendre à mon travail, je peux vous assurer qu'il faut de la constance, pour ne pas se décourager. Les trains sont en pannes, puis les passages à niveau, sans parler des retards quasi quotidien, des grèves et j'en passe, mais où sont donc les moyens qui devraient être donnés aux transports en commun ?

Je souhaite également aborder un point qui me tient à cœur, je suis Cheddoise depuis ma naissance et j'ai toujours vécu sous les cheminées de l'usine qui est à l'origine de fort taux de HAP, polluant reconnu pour ses effets inquiétants sur la santé. Des filtres ont permis de réduire cette pollution de presque moitié, il s'avère que les taux restent bien trop élevés. Il a été évoqué lors d'une réunion que s'il devenait impossible pour cette usine de parvenir à atteindre un taux soumis aux normes il serait probable que cette usine doive être délocalisée dans un pays moins regardant. Face à cette issue je m'insurge totalement, si cette usine existe en France, c'est pour le confort dont nous sommes tous consommateurs. Il serait donc temps de devenir **responsables conscients** des conséquences de notre mode de vie sur notre environnement et d'en accepter les conséquences après avoir mis en place toutes les solutions possibles pour diminuer cette source de pollution, bien entendu. Transférer une de nos sources de pollutions vers une population qui n'aurait pas les moyens de se défendre serait alors, bien pire qu'un échec.

Pour toutes ces situations et pour toutes celles que je n'ai pas citées le PPA sera plus qu'utile et nécessaire.

Des questionnements subsistent :

Qui aura la responsabilité de l'application des mesures qui devraient découler de ce PPA.

Quelles seront les mesures coercitives pour que ces mesures soient appliquées dans notre vallée ? **La santé de la population fera-t-elle le poids face l'importance de l'activité économique de notre vallée**, je reste très perplexe face à ce point.

Pour conclure, j'aimerais dire que si chaque citoyen devenait un peu plus responsable, cela faciliterait grandement une amélioration significative de la qualité de l'Air, de l'Eau et de notre environnement en général, mais pour aujourd'hui nous avons la mise en place d'un PPA et c'est déjà un pas en avant formidable et porteur d'espoir.

Mon dernier mot sera le signe d'une grande reconnaissance envers tous ceux qui ont oeuvrés pour l'aboutissement de ce PPA. Isabelle Burnier

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous reprenons dans le Chapitre III de notre rapport, ainsi que dans les comptes-rendus d'entretiens, les nombreux thèmes évoqués dans ce courriel : « Transports », « Brûlage des Déchets »....

L'évolution des habitants ne peut se faire que par la communication et l'éducation, elle demeure cependant du domaine personnel et de la prise de conscience de chacun.

L'entreprise à laquelle le courriel fait allusion est déjà nommément citée par ailleurs dans d'autres contributions. Elle fera, ainsi que d'autres entreprises, l'objet d'un signalement auprès de la D.R.E.A.L. (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement).

---oooOooo---

Madame CAMPEOL Marie Françoise

Madame, monsieur les commissaires enquêteurs, voici les remarques que je formule sur le PPA en vallée de l'Arve.

Vous comprendrez que je suis particulièrement excédée par les traffics automobiles de toutes sortes qui nous rendent la vie impossible et qui j'en suis persuadée nous rapprochent de la mort prématurément.

En cas de pic de pollution:

Le dispositif d'alerte des pics de pollution n'est pas assez direct vis-à-vis des citoyens car en cascade dans une chaîne d'informations avec de trop nombreux échelons et donc beaucoup trop longue dans le temps. Voir arrêté inter préfectoral numéro 2011-004 du 5 janvier 2011. Qu'avons-nous constaté l'hiver dernier ? Entre le début du pic de pollution et au moment où l'information est divulguée (panneau sur l'autoroute de diminution de vitesse de 20km/h certes mais sur les autres routes ?) les gens ne changent pas leurs comportements car ils sont dans la continuité de leur quotidien, notamment dans les trajets domicile-garderie-écoles-travail et dans les sens aller comme retour. Et ce ne sont pas les rares contrôles routiers de vitesses qui changeront quelque chose à la pollution émise.

Pour rendre plus efficace et pérenne la réduction de la pollution d'origine véhicule légers, camionnettes et surtout poids lourds :

1_ il faut une diminution de la vitesse généralisée tout au long de l'année et sur toutes les routes ! (changer tous les panneaux) ainsi cette réduction est ancrée dans les habitudes, contrôlable tout au long de l'année.

2_ En cas de pic de pollution à venir malgré tout : il faut certes déployer la chaîne d'information existante du premier échelon au 4^{ème} ! mais aussi :

créer un numéro d'appel téléphonique et créer un site d'informations en direct de la préfecture avec possibilité de s'abonner à la lettre d'information. Cela permettrait à chaque citoyen d'adapter au plus tôt son comportement en adéquation avec les mesures à prendre.

3_ rendre gratuits tous les transports en commun et ce jusqu'à un jour supplémentaire au sortir du pic de pollution.

Mesure T2 : Limiter l'impact du trafic poids lourds de transit

De temporaire, il faut la rendre pérenne avec une interdiction du trafic poids lourds de transit rendue possible par la déviation systématique du trafic sur le rail pour tous les camions longue distance et ce depuis leur point de départ et non pas au pied du Mont-Blanc ! (la capacité du tunnel ferroviaire du mont Cenis de 200 000 camions n'est utilisée qu'à30 000 soit 15%!)

De plus la nuit on dort, et tout le monde (y compris les chauffeurs routiers) a droit à avoir un rythme de travail en adéquation avec le rythme biologique, il faut donc interdire tout trafic la nuit aux transporteurs locaux afin de garantir une qualité de vie aux populations non seulement d'un point de vue pollution atmosphérique mais aussi d'un point de vue pollution liée au bruit.

Parmi les mesures rejetées, je regrette leur rejet et demande à leur mise en application dans le PPA, d'autant qu'elles sont faciles à mettre en œuvre et rapidement :

il y en a 2 qui contribueront freiner la politique du « tout routier » de ce département, politique qui au final contribue à la pollution par les automobiles. Il y a :

Favoriser la construction de biens et de marchandises plus locales, inciter à moins consommer, pour limiter les transports

Gel de toute infrastructure routière, voie nouvelle, nouveau projet d'urbanisme d'envergure ou de zone commerciale sans étude d'impact sur la qualité de l'air

Il y en a 2 qui permettront un financement rapide du report sur le ferroviaire des usagers par le doublement des voies de chemin de fer :

Majoration de la TIPP de 0,73€/hectolitre pour financer les infrastructures ferroviaires

Majoration du passage au tunnel du Mont-Blanc de 0,50€/PL et 0,20€/VL pour financer les mesures PPA ou taxation de l'accès routier à la vallée de l'Arve.

Signé:

CAMPEOL Marie-Françoise

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous abordons le problème de la vitesse dans les paragraphes « Transports » et « Surveillance et Contrôle »

Pour la mise en état d'alerte nous renvoyons à la partie du rapport Chapitre III consacré aux « Mesures d'Urgences dont Alerte ».

Le stationnement gratuit, prévu par l'arrêté, pourrait être mis en place. La gratuité des transports qui a été envisagée lors des différents collèges de préparation, ne semble pas avoir fait l'unanimité, ni reçu l'aval du Conseil Général. Cette possibilité, prise comme une mesure d'incitation, permettrait, peut-être, de donner le goût aux transports en commun pour certains habitants.

Pour les problèmes du transport ferroviaire, nous invitons à consulter également le volet « Transport » de notre rapport ainsi que le dossier ayant trait en annexe aux entretiens avec la SNCF.

L'argument selon lequel les routiers doivent dormir la nuit et respecter les cycles biologiques, ne nous apparaît pas recevable, beaucoup de professions sont soumises à un travail de nuit : personnels hospitaliers, forces de police, péagistes, employés d'usines (3x8) ...les routiers en font également partie depuis la création des transports routiers. En revanche l'argument est recevable dans le cas de pollutions nocturnes.

C'est dans le cadre des PLU (Plan Locaux d'Urbanisme), SCOT (Schéma de cohérence Territoriale), PDU (Plan de Déplacement Urbain) et du Conseil Général que peut être vu l'intérêt réel ou non de constructions de nouvelles infrastructures routières. Geler toute nouvelle construction apparaît irréaliste, dans la mesure où certaines déviations évitent des embouteillages, créateurs de pollutions atmosphériques fortes au sein des villes et des villages.

L'interdiction définitive des poids lourds de transit ne peut être envisageable, un tel texte serait contraire à la libre circulation et à nos obligations Européennes. De plus le tunnel du Mont-Blanc est soumis à un règlement de circulation dépendant de la Conférence Intergouvernementale du Mont Blanc (CIG)

Pour favoriser la production locale et les circuits courts, seuls les consommateurs en modifiant leurs habitudes d'achat, pourront faire pression sur les acheteurs des grandes sociétés alimentaires. Encore faudra-t-il que la production locale puisse répondre à la demande.

Nous évoquons au paragraphe « Financement » l'absence de budget dans le dossier, mais il ne nous appartient pas de demander l'application de taxes supplémentaires qui sont du domaine de l'état.

---oooOooo---

Monsieur CATHAND Yohann

madame, monsieur

Bonjour

Il est grand temps de remettre en question notre manière de consommer et d'utiliser les transports, qu'ils soient de marchandises ou de passager!

LE train est souvent plus cher que l'avion!

LE transport et la consommation de pétrole ramassent tant de fric que le gouvernement ne prennent aucune réelle disposition, si ce n'est pour la photo, et pour passer un peu de couleurs verte sur leur partie.

**A Chamonix 2000 camions en moyennes par jour,
Pensez-vous pas qu'ils devraient arrêter les stupidités?**

Tout cela commence par soi-même, ne pas prendre l'avion pour partir une semaine à l'autre

bout de la planète, pour aller à Paris, ou sur d'autres trajets courts,
Utiliser la voiture le moins possible, covoiturer.
Acheter le moins possible de produits made in China, acheter des vêtements d'occasions,
boycotter les produits alimentaires et vestimentaires fabriqués trop loin.

Transports publics gratuit, ou accessible, train bus, ferroutage etc ...

Tant que personne n'est prêt à remettre en question sa manière de consommer, j'ai peur malheureusement que les choses soient difficiles à changer!

Yohann

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous nous limiterons aux réflexions relatives à notre mission sur la protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve, même si la réduction de la pollution doit passer aussi par une prise de conscience individuelle et un changement de nos comportements de consommateurs.

Il arrive parfois que l'avion soit moins cher que le train, mais pour notre région ce type de tarif s'applique uniquement depuis l'Aéroport International de Genève et le trafic aérien n'impacterait pas l'atmosphère de la Vallée de l'Arve comme nous l'a confirmé le responsable d'Air APS lors de nos entretiens.

Le transport public gratuit n'est pas envisageable (voir courrier du Conseil Général en annexe Sous-Préfecture), des tarifs adaptés et accessibles à tous sont effectivement nécessaires dans le domaine du train, des bus. Le ferroutage fait l'objet d'une réponse à consulter dans le dossier relatif au « Transport Ferroviaire » » ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions Chapitre III.

---oooOooo---

Monsieur CHABERT Alain

Monsieur,
Je vous prie de trouver jointes les observations de l'ARSMB que je cautionne entièrement.
Nous appartenons avec ma famille (plus de 25 personnes) à l'ARSMB depuis plus de 10 ans.
Ce PPA mériterait de voir figurer des engagements plus formels avec des échéances précises.

Pour les camions, il conviendrait de prendre le problème bien amont ; développer le transport multimodal par CONTAINER en conjuguant tous les moyens : voies ferrées, voies fluviales, voies maritimes, voies routières en limitant au maximum les ruptures de charge.

Merci de nous lire

Très sincères salutations

Alain CHABERT et sa famille

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons bien lu la contribution à l'enquête et le soutien apporté à l'ARSMB.

---000O000---

Madame CHARI Annabelle

Bonjour,

Je fais partie de ces familles qui font grandir des enfants dans notre vallée, depuis le retour des camions, nos enfants ne sont plus à l'abri de cette pollution qui ne s'arrête même plus quand l'hiver commence car les conditions routières sont optimisées afin de laisser passer le trafic sans discontinuer. Je ne rêve plus que d'une chose aujourd'hui, c'est d'avoir la chance de partir de ma vallée car l'inaction de nos collectivités est flagrante au profit de l'argent et je pense à mes enfants et à notre santé, même les hivers ne ressemblent plus à rien...ne serais ce pas un réchauffement dû à un trop plein d'activité, pouvez vous garder les yeux ouverts et bien regarder nos sommets encrassés???? Je vous souhaite de réagir afin d'être en bonne conscience humaine mais le ferez vous???? car vous avez sûrement encore du profit à faire.....à notre insu à tous.

A bon entendeur,

Une famille parmi d'autre qui paie des impôts afin d'avoir une qualité de vie.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous ignorons à qui ce courriel est adressé étant donné que le principe des Commissaires Enquêteurs est de ne dépendre de personne puisque désignés sur une liste d'aptitude par le Président du Tribunal Administratif, nous n'avons donc aucun profit à attendre. Nous ne donnons qu'un avis avec d'éventuelles recommandations dans nos conclusions.

Nous invitons à consulter notre rapport dans son Chapitre III et notamment les paragraphes consacrés aux « Transports ».

---000O000---

Monsieur CHAUDRON Mickaël ou Mademoiselle BAVENT Nancy

Madame le Maire,

Je tiens à exprimer par ce courriel mon inquiétude croissante concernant la qualité de l'air et ses conséquences sur la santé de mes enfants et de mes proches.

J'ai constaté en tant qu'habitant de la vallée de l'Arve (Servoz) une augmentation de la fréquence et de la gravité de maladie contractée par mes enfants (hospitalisation l'hiver dernier pour ma fille de 5 ans); et ceci est général pour toutes les familles de mon entourage ! C'est aussi la constatation des médecins traitants de notre vallée.

D'après les informations dont j'ai eu connaissance (institut de veille sanitaire en région Rhône Alpes), il est urgent de protéger la santé des populations et donc il faut réduire les niveaux de pollution sur la vallée, toute l'année et pour l'ensemble des polluants.

L'augmentation de la pollution est avérée par des études scientifiques. De même que de nombreuses études confirment les effets ravageurs d'un air pollué, sur les enfants, les personnes fragiles et toute personne exposée en permanence à des taux même moyens. Il en va de la santé publique et de la mise en danger des populations. La topographie de notre vallée, ses particularismes météorologiques et aérologiques sont des facteurs aggravants faisant du périmètre concerné une zone sensible. Il faut donc prendre des mesures adaptées à notre région et s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports.

Les feux de déchets verts sont interdits, ainsi que l'écobuage, mais malgré cela ils continuent d'être pratiqués régulièrement (sans parler d'autres feux comme ceux de chantier) ! Pourquoi la loi n'est-elle pas appliquée ?

Il est temps de développer le train et de réduire le trafic des poids lourds. L'hiver, il faudrait être encore plus stricts car avec les inversions de température, nous subissons encore plus la pollution; il faut donc prévoir des mesures spécifiques sur toute cette période. On nous renvoie la responsabilité en tant que citoyen (en laissant dire que le chauffage individuel est la cause principale de pollution) alors que cela est faux ! La qualité de l'air était très mauvaise au début de l'année 2011 bien que la douceur des températures ait impliquée beaucoup moins de chauffage de la part des particuliers.

Nous disposons de connaissances scientifiques et de moyens financiers, utilisons-les à bon escient ! Et appliquons la loi sérieusement comme cela est le cas dans d'autres domaines ; il y va de la santé de nos enfants qui sont l'avenir mais aussi de l'économie de toute une région touristique qui subira de façon fatale les changements climatiques si nous ne réagissons pas dès aujourd'hui.

Je vous prie de recevoir, madame le Maire, mes salutations citoyennes.
Mlle Bavent Nancy

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Bien qu'adressé au maire ce courrier nous étant parvenu sur le site internet de consultation nous l'exploitons comme tel.

Pour les feux de déchets verts et autres, nous renvoyons au chapitre de notre rapport consacré au «Brûlage des Déchets » Chapitre III.

Ce n'est pas le chauffage individuel qui est porté à la connaissance du public comme polluant (PM10) dans le dossier mais les mauvais chauffages à bois. Le dossier et les prélèvements effectués par une association indépendante (Air Ain Pays de Savoie) démontrent cette vérité qui n'est hélas pas « fausse ». Voir également certains des différents comptes rendus d'auditions Chapitre III

---oooOooo---

Madame CHAUSSIN Bernadette

j'ai lu avec intérêt vos propositions pour améliorer la qualité de l'air sur le site du Mont blanc.

J'approuve et je vais participer à mon niveau aux efforts pour améliorer cette qualité;
Cordialement
B.Chaussin

Commentaires de la Commission d'Enquête

Remercie de sa participation Madame CHAUSSIN.

---oooOooo---

Madame CHRETIEN Mireille,

Je pense qu'en plus du déplacement des touristes et des poids lourds, il faut également s'intéresser aux autochtones. Afin de limiter l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail, le train est une très bonne alternative. Nous avons une ligne ferroviaire qui fait toute la vallée de l'Arve, pourquoi ne pas la développer et surtout la rendre fiable dans la régularité des trains ?

Combien de personnes montent à Chamonix pour aller travailler ? Pourquoi ne pas étudier un train plus rapide du Fayet à Chamonix (quelques arrêts principaux : Servoz, Les Houches, Chamonix, avec un système de bus ensuite) ? Aujourd'hui le temps de trajet en train est double par rapport à la voiture. Je suis certaine que plus de personnes prendraient le train pour aller travailler si ce temps était réduit.

Et sur la ligne en départ du Fayet vers La Roche-Sur-Foron que de retards !

Pour les JO 2018, on nous parlait de doubler la voie, ce qui résoudrait certainement bien des problèmes de régularité, mais aujourd'hui plus rien... Je laisse ma voiture au garage pour aller travailler et je prends le train (Chamonix- La Roche-Sur-Foron) mais franchement certains jours cela est très pesant et je me décourage à vouloir prendre les transports en commun (et je ne suis pas la seule) !! Peut-être faudrait-il une réelle volonté politique pour que cela change et que l'on puisse respirer librement.. ?

Cordialement

Mireille CHRETIEN

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous invitons à consulter le Chapitre III du rapport, et notamment les paragraphes ayant trait aux « Transports » ainsi que le compte-rendu d'audition avec la SNCF.

Nous avons également pris note de la venue de Madame CHRETIEN et de ses observations lors de notre permanence de CHAMONIX.

---oooOooo---

Madame CHURTON Danielle

Hello,

I would definitely welcome changes that will improve the air quality in this valley. It is quite unbelievable that we live in such a beautiful, natural and isolated place, yet have the same pollution levels as a major city. Both of my children suffer from persistent coughs and it is widely accepted that the lack of air quality is a major contributing factor. Historically people used to come to the alps for the fresh air and to heal, now it is not really the case.

I vote for radical change!

Danielle Churton

---oooOooo---

Madame CHURTON Danielle

Je n'hésiterais pas à accueillir les changements qui permettront d'améliorer la qualité de l'air dans cette vallée. Il est assez incroyable que nous vivons dans un endroit magnifique, naturel et isolé, encore les niveaux de pollution comme une grande ville. Mes deux enfants souffrent de toux persistante et il est largement admis que le manque de qualité de l'air est un facteur important. Historiquement les gens l'habitude de venir dans les Alpes pour l'air frais et

de guérir, maintenant ce n'est pas vraiment le cas.
Je vote pour un changement radical!

Danielle Churton

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris acte des réflexions de la présente contribution et invitons à consulter le chapitre « Etudes de santé publique » ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions Chapitre III de notre rapport.

---000O000---

Monsieur COLLART Etienne

Nancy, le 08 octobre 2011

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je vous invite à trouver en pièce jointe ma contribution au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée d'Arve.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'expression de mes salutations distinguées.
Etienne Collart

Contribution pour le Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

Le diagnostic :

Concernant les PM 10 il faudrait veiller à ne pas surestimer la part du résidentiel par rapport aux transports, car lors du printemps 2011, très doux, le chauffage des logements a certainement représenté une part négligeable en regard des transports, notamment de fret routier. Les moteurs diesels sont en effet de gros pourvoyeurs en PM 10 et 2,5, ces dernières étant les plus nocives pour la santé, vu qu'elles pénètrent au plus profond des voies respiratoires, et étant les plus fines elles sont moins bien filtrées que les PM 10 par les filtres que possèdent certains véhicules diesels.

Mesures pérennes :

Afin de limiter les pollutions par les transports routiers (En vallée d'Arve les transports ferroviaires sont électriques, donc peu polluants) il conviendrait :

- De limiter de façon drastique le transit des poids lourds par la vallée.
- De renforcer les transports publics, et d'y pratiquer des tarifs attractifs.
- De soutenir le projet de directive européenne, qui prévoit de taxer fortement le gazole afin que le prix de celui-ci rattrape, voire dépasse le prix de l'essence, qui est moins polluante, grâce au pot catalytique, et d'une manière générale renchérir l'usage des véhicules à moteur thermique.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les PM2.5, autant, voire plus dangereux que les PM10, devraient faire l'objet d'une surveillance et d'un processus de réduction par les émetteurs (voir aussi page 28 du dossier d'enquête). Sans minimiser la part du transport dans la pollution il est

intéressant de lire le résultat des prélèvements effectués pendant la fermeture et après l'ouverture du Tunnel du Mont Blanc. (Voir pages 32 et 33 du dossier mis à l'enquête publique).

Limiter de façon drastique le transit des transports routiers implique plus de ferroutage et le passage de camions moins polluants. Pour les camions moins polluants le parc des Transports Internationaux Routiers (T.I.R) en raison du nombre de kilomètres parcourus se renouvelle plus rapidement que le parc des transports locaux et notamment des transports passagers et scolaires. Les camions aux normes « Euro » 04 – 05 et 06 (les moins polluants) ne seront plus que les seuls à transiter par la Vallée quand le parc aura été renouvelé définitivement.

Une taxation plus forte sur le gaz-oil n'est pas du domaine du département.

Nous invitons à consulter le chapitre « Transport » de notre rapport ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions Chapitre III.

---oooOooo---

Madame DEMARCHI Stéphanie

M. le Commissaire-Enquêteur,

J'habite à Sallanches et suis la maman de deux jeunes enfants qui souffrent continuellement de maladies pulmonaires.

La situation est grave et urgente! Je ne peux qu'approuver le PPA, la mauvaise qualité de l'air dans notre vallée est enfin reconnue, maintenant il faut agir...mettre en place le ferroutage me semble être LA priorité puis mettre en application les mesures d'urgence pour la santé, lors de pics de pollution, qui s'imposent...

J'attends tout de vous, faites vite!!!

MERCI...

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Malheureusement nous regrettons de ne pouvoir être à la hauteur de vos attentes.

Nous ne sommes qu'un maillon dans la chaîne d'élaboration de ce Plan de Protection Atmosphérique de la Vallée de l'Arve, chargé de recueillir les remarques et contributions de tous, d'enquêter pour compléter vos interrogations et les nôtres, de rédiger un rapport et des conclusions dans lesquelles nous donnons notre Avis. Nous

vous invitons à lire dans le chapitre III les paragraphes consacrés aux « Transports » et à « Surveillance et contrôle » ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

---000O000---

Monsieur DUCHENE Jean Marc

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Nous résidons dans la vallée que depuis bientôt 4 ans et je constate presque tous les jours la présence de fumée de diverses couleurs.
Notre fille, depuis notre arrivée a développée une forme d'asthme qui s'aggrave chaque hiver. Tous ces signes me font fortement douter de la qualité de l'air que nous respirons quotidiennement.

Au pays de « l'air pur », il est à mon sens inconcevable de laisser cette situation perdurée.

Le constat dresser est préoccupant, j'espère que ce PPA permettra de faire évoluer les choses dans le bon sens.

De nombreuses solutions existes, mais quelles actions efficaces seront engagées.....

Je reste attentif.

Cordialement

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Le problème de santé publique est reconnu dans le dossier d'enquête, nous vous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport qui devrait vous permettre de connaître le positionnement de notre Commission sur l'ensemble des thèmes abordés.

---000O000---

Mademoiselle FAVEZ Magali

VOIR à MARIN

---000O000---

Madame FOGOLA Françoise

Messieurs les commissaires,

La mise en place d'un PPA dans la vallée de l'Arve et de l'enquête publique qui la suit me réjouit mais me pose quelques questions.

En premier lieu je tiens à rendre hommage à l'opiniâtreté des associations environnementales à l'origine de ce PPA.

Mais je fais part de mon étonnement concernant la diffusion de l'information concernant cette enquête publique par Monsieur Le Maire de ma ville.

Ensuite je déplore que cette analyse pointue soit un catalogue des constats sans propositions

ou préconisations simples pour faire baisser les taux de pollution.

Les solutions exigent un engagement fort des politiques face aux lobbies.

Développement du fret ferroviaire et du transport individuel par rail financé par une taxe sur le transport routier.

Encouragement du transport doux

Relocalisation des productions agricoles avec plan de protection des terres pour une agriculture de montagne avec valorisation des produits locaux financée par une taxe sur grandes surfaces et leur impact destructifs.

Diversification des propositions touristiques pour une offre durable. Les glaciers en régression ,les sécheresses ne nous commandent elles pas une gestion respectueuse des ressources en eau?

Quant à l'industrie les études me semblent très peu développées car le lobby industriel est très puissant.

Je pense que lutter contre la pollution est un enjeu collectif des politiques publiques soutenues par l'engagement citoyen .La politique actuelle de suppression d'un fonctionnaire sur deux n'est pas un encouragement à la mise en place de solutions dans un projet ambitieux de protection de la santé. Ce ne sont pas les agences privées qui se préoccupent du bien-être de la population.

Maintenant rendre le chauffage individuel responsable du taux de pollution actuelle me laisse sceptique sachant que déjà concernant le tri sélectif on fait payer aux citoyens les fabrications imposées par le lobby agro-industriel .

Je paie des impôts dans un état démocratique et ainsi je souhaiterais que ce dernier prenant en compte les collectifs de citoyens, prenne enfin la mesure des problèmes de pollution sans parler des atteintes régulières à l'environnement. Quelle vallée voulons-nous laisser à nos enfants?...Il est sûr que ce sont eux qui paieront la note.Merci

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Certains des sujets abordés dans ce courriel ne concernent pas tous le plan de protection de l'atmosphère (réduction des fonctionnaires,...). Nous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport et plus particulièrement les paragraphes ayant trait aux « Transports », « Installations de combustion », « Surveillance et Contrôle », « Industrie », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions. Quel que soit votre commune la diffusion de l'information a été relayée au niveau des obligations de la Loi ; cependant si les Services de la Préfecture ont fait le maximum pour inciter les élus à faire plus, (la Préfecture a créé pour la première fois en Haute Savoie pour une enquête publique un site dédié qui a été complété d'un lien que vous avez utilisé et d'un registre d'enquête publique internet) certains de ces élus n'ont pas jugé utile de donner plus de publicité à cette enquête publique et comme vous, nous ne pouvons que le déplorer. Si les mesures peuvent apparaître parfois insuffisantes elles ne sont cependant pas inexistantes.

---000O000---

Monsieur FORTUIT Hugues

Monsieur le Commissaire enquêteur

Pour rejoindre les doléances émises par les habitants de la Vallée de l'Arve, en particulier concernant la pollution je considère

- comme absurde la limitation de vitesse autoroutière lors des pics de pollution, il est nécessaire, ne pouvant pas limiter le flux de circulation actuel, de limiter la vitesse sur autoroute à 110 pour les voitures, 90 pour les poids lourds, et sur route à 80 pour les autos, et camions,
- comme indispensable de préserver les espaces agricoles et de reserrer les habitats près des villes ou bourgs, en stimulant la production d'électricité photovoltaïque
- nécessaire de créer des circuits pour les cyclistes au bord de chaque voie automobile, renforcer les voies de chemin de fer, de concevoir un système de tram train, trolleybus, ou de véhicules électriques, COMPTE TENU de l'importante et régulière augmentation de la population

HUGUES FORTUIT

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter le chapitre III de notre rapport ainsi que les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et contrôle », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions. Les Plans Locaux d'Urbanisme prônent la densification urbaine comme vous le suggérez, ainsi que les Habitations Basses Consommations.

---oooOooo---

Madame GABORIT Marie Claude

Il serait intéressant de faire une enquête dans la vallée sur le pourcentage de personnes atteintes d'allergies, et sur l'importance des maladies ORL par rapport à d'autres vallées moins touchées par la pollution

En cas de pollution de l'air les écoles doivent être prévenues afin d'éviter les séances de sport lors de ces créneaux de pollution. Elles le sont parfois mais toujours après les dates citées. Il semble nécessaire de revoir ce dispositif afin de le rendre efficace.

Merci de tenir compte de ces remarques.

M Gaborit

Complément au premier envoi

Il semble nécessaire pour améliorer la qualité de notre air de reprendre le dossier ferroutage, le transport routier représentant une part importante de la pollution de la vallée.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Comme il a été dit précédemment, il est reconnu dans le dossier qui a été mis à la disposition du public (page 86) : « Les connaissances actuelles, issues des études épidémiologiques, biologiques et toxicologiques disponibles, permettent d'affirmer que l'exposition à la pollution atmosphérique a des effets sur la santé. La réalisation d'études épidémiologiques à une échelle locale pour mettre en évidence un lien de causalité entre exposition à la pollution atmosphérique et santé, est inutile (ce lien déjà établi) et non faisable (manque de puissance statistiques). »

Il n'existe pas de statistique au niveau des médecins locaux.

Nous invitons à lire également les parties de notre rapport « Transports » et « Etudes de santé Publique » ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions au Chapitre III du présent rapport.

---0000000---

Monsieur GAFANESCH Gérard

Habitant la vallée de Chamonix Mont-Blanc, dans le village des Pèlerins, entre le lac des Gaillands et l'échangeur du tunnel du Mont-Blanc, j'ai pris connaissance du PPA.

- Dans la rubrique santé, je confirme qu'il est grand temps de prendre certaines dispositions. Depuis environ 5 années, je suis régulièrement atteint de quintes de toux très violentes, surtout entre octobre et mars. La durée varie de 15 à 45 jours et ce malgré les traitements médicaux. Les médecins que j'ai consulté ont tous diagnostiqués une allergie, principalement due à la mauvaise qualité de l'air de notre vallée. A 68 ans, je suis très actif et pratique de nombreuses activités sportives: l'hiver;ski alpin et de randonnées, raquettes. L'été; marche, randonnée, un peu d'escalade, vélo, natation, plongée. Toute l'année j'entretiens deux propriétés à Chamonix (résidence principale + location saisonnière)

MESURES A PRENDRE: très rapidement, réduire toute l'année, le nombre de poids lourds empruntant le tunnel, et pendant toute la saison hivernale réduire la vitesse des véhicules.

- En complément de ces mesures urgentes, ne pourrait-on envisager le comptage des camions, afin d'en limiter le nombre, chaque jour ?

Que faire des camions en trop ? Tout simplement les renvoyer vers la vallée du Rhône pour emprunter le rail. Il est vrai qu'avant de pouvoir appliquer cette règle, l'aménagement du rail-traversée des Alpes est indispensable. Actuellement, en comparaison avec d'autres pays, le rail n'est que très peu utilisé en France.

Il faut également interdire l'accès du tunnel, aux camions qui ne sont pas aux nouvelles normes.

- Concernant le tunnel du Mont-Blanc, il est impératif d'interdire tout aménagement pouvant permettre l'augmentation des camions (pour exemple: construction d'un tube réservé à la sécurité, en cours de réalisation dans le tunnel du Fréjus. Il y aura de ce fait, un tube pour chaque sens de circulation, donc doublement du nombre de véhicules.)

- Concernant la pollution due au chauffage, il faut que chaque commune ou communauté de communes prennent les dispositions nécessaires afin de détecter les constructions mal isolées, et/ou utilisant des combustibles polluants.

Ensuite, il faut informer la population des résultats obtenus et suivre les travaux d'amélioration.

- En conclusion, l'application du PPA est indispensable pour améliorer la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve.

Le 25 octobre 2011

Gérard GAFANESCH

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les différents sujets abordés dans ce courriel sont traités dans le Chapitre III de notre rapport d'enquête publique aux paragraphes « Etudes de Santé Publique », « Transports », « Installations de Combustion » ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions (SNCF, ATMB,...)

---oooOooo---

Madame GENEST Ghislaine

bonjour,
voici mes suggestions pour votre enquête:
-sensibiliser les artisans à l'écologie: un menuisier a l'habitude de bruler ses déchets en pleine nature: plastics et autres produits toxiques(cf odeur irrespirable) tout y passe et j'ai observé que c'est une pratique courante sur les chantiers
- en amont, l'utilisation de produits bio pour la construction est à développer mais les artisans sont encore trop réticents! les inciter et les former
-ma commune de cordon est scandaleusement trop éclairée avec des lampadaires trop rapprochés ...et à des endroits totalement déserts: parking de départ de randonnée des mouilles toute l'année, par exemple
-camp EDF des mouilles: un puissant projecteur reste éclairé toute l'année alors qu'il n'y a plus de campeurs depuis longtemps!
- des progrès ont été fait concernant les sacs plastiques distribués un peu moins

- généreusement ds les magasins mais il y en a encore trop! les faire payer systématiquement aux clients
- il faudrait pouvoir contrôler le recyclage des particuliers:je travaille à domicile et suis encore scandalisée par le non recyclage des particuliers!
 - éduquer les particuliers à utiliser moins de lessive, moins de savon à vaisselle et autres produits de nettoyage en particulier les professionnels de service comme l'ADMR et autres femmes de ménage
 - je trouve scandaleux que les décideurs au niveau des mairies aient si peu de conscience en matière d'écologie: les mairies imposent les désherbants chimiques pour entretenir les espaces verts!
 - la qualité de l'air passe aussi par le consommer local: à la cantine les normes interdisent de cuisiner avec les oeufs et autres légumes des jardins des parents!!il ne faut que des oeufs tamponnés!
 - rouvrir au plus vite l'abattoir de Megeve: essentiel pour nos agriculteurs autant que les consommateurs qui aiment la viande produite ds nos pâtures!
 - pénaliser endiguer, dissuader par tous les moyens, dt taxes, la construction de résidences secondaires qui suppriment des terres agricoles...et nous obligent à importer notre nourriture!
 - développer le pouvoir de la SAFER pour la priorité des terres agricoles
 - diminuer le POS en terrains constructibles et préserver les terres agricoles!!!

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

L'essentiel des contributions relatives à ce courriel ont un intérêt écologique, mais n'ont pas toujours de lien direct avec le Plan de Protection de l'Atmosphère, objet de l'enquête publique. Nous invitons à consulter dans le chapitre III de notre rapport les paragraphes consacrés au « Brûlage des Déchets » et à « Surveillance et Contrôle », ainsi que les comptes-rendus d'entretien.

---000O000---

Madame GERARD Eliane

ENERSOL74

Bonjour,

Pour le plan de protection de l'atmosphère, je suggère de prendre des entreprises qui sont sur place et non des entreprises qui font plus de 50 km pour venir travailler, cela donnerait déjà du travail aux chamoniards et éviterait de voir des défilés de camions qui montent et qui forcément descendent, car dire que vous êtes obligés de prendre les moins disants alors qu'à la fin des travaux, je suis sûre qu'ils ne sont pas si moins disant que cela pour les travaux sur marchés.

Ce qui serait bien aussi, c'est d'harmoniser les horaires des transports en commun, si ce n'est déjà fait, car mettre en même temps le train et le bus et laisser de grandes plages horaires sans transport en commun, obligent les gens à prendre leur voiture pour se déplacer.

Cordialement

Eliane GERARD
ENERSOL74

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les marchés publics sont soumis à certaines contraintes (sur lesquelles chacun peut avoir son opinion) dans lesquelles les problèmes de protection de l'Atmosphère ne sont intégrés. Le lien qui existe, même s'il n'est pas direct, pourrait éventuellement être pris en compte par les collectivités si la Loi le permet.

Nous vous invitons à consulter dans le chapitre III de notre rapport les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et Contrôle » ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions.

---000O000---

Madame GIRAUD Florentine et sa Famille

Bonjour ,

je désire faire apparaître les remarques suivantes au sujet de PPa :

- je trouve que c'est une très bonne chose que la mise en place de ce plan
- je souhaite que tout soit fait pour que le transport par le rail soit amélioré dans la vallée de Chamonix afin de parvenir à l'objectif qui était fixé, d'un train toutes les demi-heures. C'est nécessaire pour qu'un maximum d'automobilistes préfèrent ce transport à leur voiture. Ce serait beaucoup de polluants en moins.
- il faudrait que LES CAMIONS LES PLUS POLLUANTS (< à euro 5) traversent les Alpes via le TUNNEL FERROVIAIRE pendant TOUT L'HIVER et non seulement lors des pics de pollution.

Je vous remercie .

Mme Giraud et sa famille, habitants des Houches.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans notre rapport un chapitre est consacré aux « Transports » auquel nous renvoyons ainsi qu'à certains comptes-rendus d'auditions Chapitre III qui abordent le sujet.

Pour ce qui est des camions inférieurs aux normes Euro 05, tout le monde semble s'accorder que la différence de pollution se fait plus entre les Euro 03 et 04 qu'entre les Euro04 et 05. (Voir page 71 du dossier mis à la disposition du public et consultable sur le site internet de la Préfecture de Haute Savoie).

---000O000---

Madame GRANGE Jocelyne

bonjour,

voici quelques idées :

Faire appliquer l'interdiction de brûlage des déchets verts dans toute la vallée de l'arve, nous sommes enfumées dès que le temps est beau et sec .

Diminuer la vitesse sur toutes les départemental 70 km à 90 km et sur l'autoroute aussi .

Diminuer la vitesse sur les départemental améliorera aussi la sécurité des riverains des cyclistes et piétons qui les empruntent.

Aménager des pistes cyclables ou piétons.

Aménager les accotements des routes proches des agglomérations (moins de 1 km) pour permettre aux piétons de circuler en sécurité

Limiter les déperditions de chauffage dans les bâtiments publics mairie, école... certains bâtiments sont surchauffés, nous voyons fréquemment des fenêtres ouvertes en plein hiver, alors que le chauffage est en marche.

Réduire la circulation des camions sur l'autoroute dès que les taux de pollution augmentent et activer la réalisation de ferroutage.

Augmenter la fréquence des trains en direction d'annecy et Genève et repenser les transports en commun qui ne sont ni utilisables par les gens qui travaillent ni par les étudiants à cause des horaires.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter dans le chapitre III de notre rapport les paragraphes consacrés aux « Transports », « Brûlage des déchets », « Surveillance et Contrôle » ainsi que certains comptes-rendus d'auditions. Le problème de déplacement des piétons est insuffisamment abordé. Les déperditions de chauffage dans les collectivités doivent trouver leurs réponses dans un comportement citoyen et une prise en compte des élus lors des délivrances de permis de construire, d'élaboration ou de révision de leurs Plan Locaux d'Urbanisme, ainsi que dans les budgets de rénovations de leurs bâtiments communaux.

---0000000---

Monsieur HAM

Mesdames et messieurs les décideurs

Des lois, règlements, décrets, arrêtés (etc) existent apparemment pour interdire les feux sauvages qui foisonnent en nos montagnes. C'est une excellente chose.

Mais qui, et avec quels moyens et objectifs, est chargé de faire respecter ces règles ??

On mitraille les automobilistes, proie il est vraie facile, avec des moyens qui paraissent déraisonnables... sauf quand on réalise qu'il s'agit pour l'Etat d'un investissement qui n'a

d'autre objectif que de ponctionner les citoyens sans lever d'impôt direct (ce qui est assez malin, mais tout de même un peu gros).

Pourquoi la puissance publique ne met-elle pas autant de zèle à traquer les feux clandestins ? C'est pourtant d'une facilité enfantine : un feu d'herbe, de branchages, de feuilles (à la mode encore cet automne !) produit de la fumée. La fumée se voit de loin, de très loin, même. On peut donc penser que, si les consignes venant d'en haut et/ou les procédures sont claires, les forces de l'ordre doivent pouvoir verbaliser facilement. Ceci peut d'ailleurs aussi s'avérer rentable ! Et aurait en plus un réel intérêt pour les populations subissant les méfaits olfactifs et irritants (pulmonairement parlant) de tous ceux, nombreux, qui brûlent plutôt que de composter... ou tout simplement d'aller à la déchetterie.

Une campagne de « sensibilisation » bien menée (c'est-à-dire avec un avertissement, suivi en cas de récurrence de l'usage d'un carnet à souches), aurait sans aucun doute un impact favorable sur notre santé, à tous.

Je souhaite donc comme beaucoup que des mesures soient prises en ce sens, et pas seulement dans notre malheureuse vallée de l'Arve.

Signé : Un habitant du bassin de Sallanches, qui tousse, comme ses enfants.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le chapitre III de notre rapport nous abordons aux paragraphes « Brûlage des Déchets », « Surveillance et contrôle », ainsi que dans certains comptes rendus d'auditions, ce problème des feux de plein air. Depuis le début de l'enquête publique, de nombreux avertissements avec cessation de l'infraction ont été donnés par la Gendarmerie et les Polices Municipales. Ces actions devraient porter leurs fruits rapidement. Restera à verbaliser les quelques irréductibles.

---000O000---

Monsieur HELLUIN Frédéric

Mesure de prévention :

Faire information systématique lors d'épisodes de mauvaise qualité de l'air auprès des populations à risques afin de « repousser » certaines activités. En particulier :

- Pratiques sportives au sein des écoles, collège, lycées.
- Clubs sportifs d'endurance (ski de fond, course à pied, vélo,...).

QUESTIONNEMENT :

Qui a la responsabilité de l'application des mesures du ppa ?

Par secteur d'activité , nommer une personne référente qui aura la responsabilité de l'application des mesures proposées par le ppa en les précisant.

Faire appliquer la limitation de vitesse de (- 20 KM/h) cf expérimentation d'oslo pour diminuer considérablement les émissions polluantes (-36%) y compris durant l'été dans les différents cols (ex : col des montets).

Proposition :

Définir des règles d'un nombre de camions maximum (avec sélection selon classement euro) en fonction des conditions atmosphériques de façon à pouvoir utiliser la capacité de ferroutage de la plateforme d'aïton sous exploitée dans un premier temps.

Puis réfléchir sérieusement sur une nouvelle approche des transports de marchandises sur de longs trajets (les plus polluants)= ferroutage (voir exemple de la suisse voisine).

Proposition :

Parce que la protection de l'atmosphère est l'affaire de tous et faite de l'addition de petits gestes quotidiens voici une information destinée à tout détenteur de véhicule à moteur thermique et ayant la chance d'habiter sous un toit :

Si votre véhicule a moins de 10 ans, y compris un diesel, la mise à température de votre moteur se fait en quelques secondes (cette information nous a été transmise par des professionnels de l'automobile). Le fait de le laisser tourner à vide (par exemple durant un « arrêt minute » aux moloks, banques, petite course diverse,...) ne participe qu'à réchauffer l'habitacle (si vos portes sont fermées !!!) et à contribuer à l'émission de gaz polluants et à augmenter votre budget carburant.

Concernant le confort dans l'habitacle, ils existent des alternatives positives telles que disposer pendant la nuit, une "bâche" de pare brise dont le coût varie entre moins de 2 euros et 5 euros selon le modèle. S'habiller en correspondance avec les conditions météorologiques, en sachant qu'aujourd'hui nous avons une kyrielle de possibilités nous permettant de nous habiller à la fois chaudement sans pour autant "transpirer" et être engoncer .

Chauffer raisonnablement son habitation en particulier les chambres quitte à rajouter une couverture...

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous vous invitons à consulter le Chapitre III de notre rapport et notamment les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et Contrôle », « Information de la Population », ainsi que certains comptes-rendus d'auditions.

Le projet de PPA prévoit une forme de Comité de Pilotage. L'application des mesures sera répartie en fonction du domaine visé (industrie, brûlage des déchets...) et dépendra des Collectivités, des services de l'Etat en fonction de leurs propres compétences, l'ensemble étant placé sous l'égide du Préfet de la Haute-Savoie.

Près de 4.000 personnes ayant consulté le site de la Préfecture, nous espérons que beaucoup d'entre elles auront lu sur le registre d'enquête internet vos conseils aux automobilistes.

---oooOooo---

Monsieur JASINSKI Michael

Bonjour Mr le Commissaire-Enquêteur,

Je souhaiterais faire quelques remarques complémentaires à celles que j'ai déjà inscrites dans le registre lors de notre entrevue à la mairie de Cluses.

- La première concerne les panneaux d'affichages lumineux des mairies de la vallée qui sont une aberration; quand on sait ce que cela consomme en électricité sur une année (impact sur l'air avec les centrales électriques à gaz et fioul principalement en hiver lors des pics de conso) et au vu de l'intérêt des infos qui y sont inscrites; lors de notre visite du jeudi soir 13/10 à la mairie de Cluses, le panneau affichait des séances de ciné au lieu de mettre un mot (au moins en alternance!) sur la présence de la réunion PPA en salle des mariages... Je pense que quand nous voulons aller au ciné nous nous renseignons ailleurs que sur le panneau face à la mairie?! idem à Magland, Sallanches avec leur 2 énormes récents panneaux qui ont du coûter une fortune aux contribuables.

Mêmes remarques pour les panneaux publicitaires, qui de plus gâchent le paysage.

- Autre source non négligeable (et qui permettrait par la même de fermer plusieurs tranches de réacteurs nucléaires) d'économies d'énergie = les éclairages public inutiles en zone extra-urbaine. De plus ils coûtent cher dans le budget d'une commune (de mémoire environ 60% de la facture d'électricité) et occasionnent une gêne notable pour la faune nocturne !

- On peut constater qu'il y a trop peu voir pas de voies piétonnes & cyclables en bordure de routes, ce qui n'encourage pas à laisser sa voiture pour un moyen de déplacement plus sobre. On peut constater chaque jour, des enfants, maman avec poussettes qui marchent en bord de route (avec les dangers que cela induit) pour se déplacer, car rien n'est prévu entre la route et le fossé ou les habitations. Pourtant nous avons des moyens financiers importants pour implanter de beaux rond points (utiles, certes!), des dos d'ânes, des radars.. mais on ne prévoit jamais d'office une bande pour les piétons/vélos.

- Il faudrait imposer des limitations de vitesses lors des périodes de pics de pollution en fonds de vallées (utilité des radars pour récupérer l'argent des amendes pour permettre d'agir pour la préservation de l'air... au vu du faible budget PPA), et rendre l'accès gratuit à l'autoroute pour désengorger les nationales et rendre le trafic plus fluide.

- Encourager le transport de marchandises par ferroutage et le rendre obligatoire lors des pics de pollution. Lors de ces pics interdire aux camions de transiter via le tunnel du Mt-Blanc, quant aux exceptions ou récalcitrants les taxer lourdement et placer l'argent sur le compte du PPA.

- Incinérateurs de la vallée: développer davantage la filière du recyclage pour diminuer le tonnage à brûler / Proposer et placer des composteurs organiques dans les déchetteries

communales, les copropriétés, voir les quartiers (éducation à faire auprès des habitants). Développer des réglementations pour diminuer (taxes, lois) les emballages superflus et inutiles qui ne sont pas ré-utilisés et systématiquement brûlés !

- Imposer aux industriels l'éco-conception de leur produits. Communication auprès des consommateurs de l'impact environnemental des produits que nous achetons (Analyse de cycle de vie & PEP). Les labels environnementaux existent (NF ISO 14020 - 14021 - 14024 - 14025) mais il manque une réelle volonté politique de vouloir changer les choses afin que la situation puisse s'améliorer.

- Développer l'économie de proximité (alimentation, AMAP, etc.) pour réduire le frêt routier incessant (taxer par exple les fruits/légumes sans goût et pesticides venant d'Espagne ou de plus loin encore). Taxer le transport routier pour rendre le ferroutage plus compétitif et également financer les infrastructures nécessaires à sa mise en place. Favoriser le développement de l'agriculture biologique, plus saine et qui nécessite beaucoup moins de produits dérivés du pétrole (engrais, pesticides, fongicides...) à fort impact sur notre environnement. La France est un très mauvais élève dans l'aide au développement de l'agriculture biologique, elle freine même ses engagements pris lors du grenelle en faveur de tout ce qui touche à la biodiversité. Les lobbyies industriels sont bien trop influent au sein des instances politiques pour que des changements constructifs puissent être mis en place ! C'est là un des premiers point à réformer pour pouvoir aller de l'avant vers un monde meilleur

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon message et vous souhaite bonne chance dans la mise en oeuvre du PPA de la vallée de l'Arve

Sincères Salutations,
Michael Jasinski

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Ce courriel émane de la même personne qui a déposé en Mairie de Cluses ainsi qu'en Mairie du Mont-Saxonnex.

Nous invitons l'intéressé à lire l'intégralité du Chapitre III de notre rapport qui aborde tous les thèmes et préoccupations, dont les siens, les sujets qui ne sont pas commentés sont ceux qui n'ont pas un lien direct avec l'enquête ou qui correspondent à la réflexion ou l'analyse personnelle de certains contributeurs.

---oooOooo---

Madame JOLLY Lucie

Bonjour,

Dans le cadre de votre enquête sur la qualité de l'air, j'ai plusieurs souhaits dont j'aimerais vous faire part :

Je souhaite VIVEMENT que vous fassiez enquête sur les émanation de l'usine de traitements thermiques MARQUET de Scionzier.

Plusieurs fois par semaine nous constatons des nuages et odeurs plus qu'étranges venant de cette usine.

Les traitements thermiques réalisés ne sont pas toujours les mêmes, cette vérification devrait donc se faire suite à CHACUN des types de bains / cuisson.

Aussi, je crois qu'une meilleure gestion de la circulation autour du tunnel du Mont blanc et une amélioration de la capacité ferroviaire sont d'une nécessité absolue.

Au niveau du transport de personnes mais aussi au niveau du transport de marchandise bien sûr.

Cette qualité de l'air sera sans aucun doute améliorée si l'étendue des pistes cyclables & pistes sécurisées pour vélo est augmentée. Moi même, j'essaie d'aller à mon travail à vélo mais je ne me sens pas toujours rassurée, surtout quand j'ai mon bébé de 9 mois à l'arrière.

Une très grande quantité de mes collègues soulèvent ce même point.

Des collègues habitant les communes voisines de Cluses mais aussi d'autres collègues qui eux prennent le train et cherchent à faire le reste du trajet en vélo (maison->gare et gare->lieu de travail).

Au niveau des émissions de CO2, j'aimerais qu'on se base sur une économie de proximité en surtaxant (par exemple) les fruits et légumes venant de l'étranger.

J'aimerais bien aussi à terme, avoir le bilan carbone des produits que j'achète au super marché. Je suis de la classe moyenne mais je n'hésiterais pas à payer plus cher pour un produit à CO2 plus faible.

En vous remerciant pour vos actions,

Veillez agréer l'expression de mes salutations distinguées,

Lucie JOLLY

Complément au premier envoi

Bonjour,

Ce matin encore, un étrange nuage au dessus de l'établissement des traitements thermiques MARQUET à Scionzier...

Cordialement,

Lucie JOLLY

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris acte de la pollution éventuelle, déjà signalée par ailleurs, de l'Usine MARQUET. Nous ne sommes pas habilités et n'avons pas les compétences pour procéder aux prélèvements de poussières des sorties de cheminées. Nous signalons, à toutes fins utiles, ces faits auprès des Ingénieurs compétents de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement).

Nous consacrons un chapitre aux « Pistes Cyclables » dans la partie III de notre rapport.

Surtaxer des produits étrangers relève des compétences de l'Etat et non du département.

Le bilan carbone des produits achetés, bien que parfois difficile à calculer, pourrait effectivement être décidé à l'échelon national et non départemental ; ou sur initiative des commerces eux-mêmes.

---oooOooo---

Monsieur LASSERRE Eric

Bonjour,

J'habite en altitude une maison ancienne mal isolée. J'ai pu, aidé par le crédit d'impôt, mettre une chaudière à gaz moderne et installer un chauffage d'appoint au bois à haut rendement. Ma consommation d'énergie reste néanmoins élevée, coûteuse et polluante. Il faudrait que je fasse des travaux d'isolation. Le coût des travaux s'élève à 100/150 euros le m². Le montant modeste de ma retraite m'interdit d'envisager un tel investissement. Je ne pourrai donc le faire qu'avec une aide substantielle de la mairie et de l'Etat. J'attends donc des mesures concrètes et rapides.

E.L.

Chamonix

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

La Commission d'Enquête ne peut répondre à toutes les questions, notamment sur les aides d'Etat. Mais il existe d'autres aides au niveau du département et de la Région qui vous aideront peut être à financer votre projet. Les Mairies et votre conseiller bancaire sont actuellement les meilleurs relais pour obtenir des prêts ou des aides pour réaliser votre isolation.

---oooOooo---

Madame LE BRETON Brigitte

Madame, Monsieur,

Je suis venue dans la région pour des raisons de santé, elle s'est améliorée à l'époque où je résidais dans le haut Val d'Arly mais elle s'est hélas dégradée depuis une dizaine d'années passées à Sallanches. Je souffre d'un asthme de niveau 3. L'air que nous respirons dans la vallée de l'Arve nuit à la santé, je connais dans mon entourage des gens qui ont aussi du mal à respirer et parmi eux de grands sportifs. Je suis favorable au PPA dans la mesure où

des mesures concrètes seront prises sans délai pour réduire les émissions de polluants et sauvegarder la santé publique. Sinon, nous sommes tous, nos enfants en tête, en grand danger de développer maladies respiratoires, dégénératives et toutes formes de cancers.

L'enjeu est sanitaire, écologique et touristique.

Ce PPA devrait préciser qu'il met un terme au développement du réseau routier dans le secteur du Mont Blanc, qualité de l'air et trafic routier ne faisant pas bon ménage. Les poids lourds causent, on le sait, trois fois plus de pollution que les voitures et le trafic routier est responsable à 80% de la pollution de l'air.

Des mesures urgentes et durables s'imposent :

- en hiver transférer les camions les plus polluants de la route vers le rail, le plus en amont possible des Alpes
- interdire la circulation des poids lourds la nuit et au cours des pics de pollution hivernaux
- remettre en place des contrôles poids lourds à l'aire de régulation de Passy
- instaurer une vraie écotaxe dédiée au rail
- surtaxer les camions TIR en zone de montagne
- améliorer la desserte ferroviaire et les transports en commun, notamment les horaires et tarifs des navettes inter-stations
- mettre en place un outil de co-voiturage efficace, réactif
- généraliser les pédibus pour l'accès aux établissements scolaires
- prévoir parking relais pour le co-voiturage et les transports en commun
- limiter la vitesse des VL et PL sur autoroute et voies rapides
- et surtout, mettre en place des solutions alternatives au trafic routier : Ceva, tram-train, prolongement St Gervais, Tonkin... mais aussi pistes cyclables en plaine.

Pour obtenir une diminution significative de la pollution, il faudra mettre en place de manière durable le report du transport de marchandises vers le rail, comme le stipule la loi Grenelle de l'Environnement qui prévoit de faire passer de 14 à 25% la part du transport ferroviaire et fluvial de marchandises, à l'horizon 2022.

Le périmètre du PPA devrait comprendre l'agglomération franco-genevoise, pour tenir compte des déplacements routiers de nombreux frontaliers. Le train devrait leur être proposé comme alternative à la voiture particulière pour se rendre à leur travail.

Pour le résidentiel, il faudra limiter les émissions à la source en favorisant l'isolation des bâtiments existants, à l'aide d'incitations financières ou de réductions d'impôts. Le début de l'année 2011 a été particulièrement mauvais en termes de qualité de l'air; parallèlement, les températures douces de l'hiver ont contribué à diminuer les besoins en chauffage et par voie de conséquence à prouver que le chauffage n'était que faiblement responsable de la pollution. J'ai pu le constater moi même au niveau de ma consommation de combustible.

Le secteur industriel a déjà fait des efforts et devrait continuer à réduire ses rejets polluants. Chacun, à son échelon (individu, entreprise, institution) doit prendre conscience qu'il participe à l'effort collectif pour un meilleur respect de la santé. Une campagne d'information et de sensibilisation devra faire évoluer les comportements et accepter les mesures à appliquer.

Brigitte Le Breton

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le sommaire du Chapitre III, vous trouverez l'ensemble des paragraphes que nous consacrons aux thèmes abordés par l'ensemble des contributeurs dont vous faites partie. Nous vous invitons à les consulter vous y trouverez nos commentaires et avis à vos remarques, autant qu'elles aient trait à l'enquête publique.

---oooOooo---

Madame MACE Brigitte

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Le PPA apporte un diagnostic précis et alarmant de l'air que nous respirons . Il affirme clairement que cette pollution impacte notre santé, notamment celle des enfants et des personnes âgées. Il est que cela soit enfin reconnu clairement.

Par contre, au niveau des responsabilités , et des mesures préconisées , nous déplorons que l'origine de la pollution soit imputée de façon disproportionnée aux habitants alors qu'il y a 2600 camions par jour qui transitent par la vallée de l'Arve, une usine d'incinération et une usine en fond de vallée dont on voit en automne et en hiver la fumée s'étaler dans le fond de vallée en raison de l'inversion des températures. Par ailleurs, les transports publics sont inexistantes entre Passy, Sallanches, Saint Gervais.

Par exemple: faute de bus, je dois descendre de Bay mon fils adolescent le mercredi à Sallanches ou à Marlioz pour qu'il voit ses copains avant de remonter chez moi continuer mon travail, il peut prendre un bus pour remonter. Le samedi, c'est pareil. Le dimanche, il n'y a aucun bus sur Passy. Tous les parents qui ont des enfants passent leur temps à faire des allers-retours en dehors du temps scolaire pour les diverses activités. Quant aux transports publics sur Annecy on passe des heures dans le train, avec changement à La Roche sur Foron la plupart du temps, il faut donc prendre la voiture... Il y a maintenant des bus pour aller à Genève, mais à part sur les bus, aucune publicité n'a été faite. Quand je le dis aux gens, personne n'est au courant.

Dans le PPA, les mesures concernant les transports publics sont insuffisantes, ainsi que dans le domaine du transport routier (réduction du nombre de camions) et dans le domaine de l'industrie (chapitre très peu développé et détaillé dans le PPA).

- Une vraie alternative en transports en commun pour les déplacements est indispensable pour réduire le recours à la voiture (train, bus, pistes cyclables, sans oublier le covoiturage).
- le rail est le grand absent du PPA , la mesure de report sur le rail des marchandises n'est notée qu'en mesure annexe et non dans les mesures principales alors que c'est ce qui est préconisé dans la loi sur le grenelle de l'environnement.
- les mesures de manière générale sont trop floues sur les modalités de mise en oeuvre;
- le financement des mesures n'est pas explicité.
- certaines mesures semblent bien sur le papier, mais nous constatons l'inverse au niveau de la politique locale (promotion du tout routier, pas de réflexion d'aménagement du territoire etc) .
- Pour le résidentiel, il faudra réduire les émissions à la source en favorisant en priorité l'isolation des bâtiments existants. Ceci devra être accompagné d'aides financières conséquentes afin de favoriser les travaux nécessaires.
- En ce qui concerne le secteur industriel, des efforts devront être demandés aux entreprises concernées pour améliorer encore leurs rejets polluants.

Il est donc indispensable de mettre en place ce PPA, car nous devons retrouver un air de qualité sur notre territoire. Dans un premier temps, il est urgent de pouvoir respirer un air qui ne nuise plus à notre santé. L'efficacité des mesures sera primordiale et celles qui sont proposées dans le PPA semblent vagues et sans contraintes spécifiques. Il faudra s'attacher à les faire appliquer rapidement et efficacement. Il est urgent d'établir un calendrier de mesures, et qu'il y ait un contrôle de leur mise en oeuvre par un organisme indépendant.

Brigitte Macé

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le Chapitre III de notre rapport, les paragraphes « Transports », « Financement des mesures », « Industrie », « Communication et Education » « Surveillance et contrôle », ainsi que certains des comptes-rendus d'auditions, répondent à l'essentiel de ce courriel. La création d'une forme de Comité de Pilotage devrait correspondre à la dernière demande de cet envoi.

---oooOooo---

Mademoiselle MAIGNAN Amandine

Afin d'avoir une action réelle en faveur de la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve les orientations politiques doivent être accompagnée d'une enveloppe financière et de mesures incitatives réelles :

- taxation des poids lourd en transit en fonction de leur niveau de pollution afin de d'encourager les transporteur à renouveler leurs véhicules.
- réel développement du feroutage avec des moyens financiers et des choix politiques fort pour l'accompagner.
- incitation par des aides financières à l'amélioration des chauffage bois (pose d'insert).
- mise en place d'une politique de transport en commun cohérente et accessible financièrement.

Ces choix doivent aussi s'accompagner :

- d'un suivi de la qualité de l'air avec mesure sur TOUS les polluants,
- d'études sur l'impact à moyen et long terme de la pollution de l'air sur la santé de la population,
- mesure de l'incidence des dépôts de micro-particules sur la qualité des sols utilisés par l'agriculture et pour les jardins individuels et donc sur les produits destinés à la consommations humaine.

Amandine Maignan

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les problèmes soulevés dans le présent courriel sont traités dans le chapitre III de notre rapport, notamment aux paragraphes « Etudes de santé publique », « Transports », « Installations de combustion », « Surveillance et contrôle », ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions. En ce qui concerne certaines mesures d'accompagnement, sur tous les polluants, ces derniers font l'objet d'une nomenclature précise qui peut varier ; des études lichéneuses sont effectuées pour déterminer les différents polluants.

---oooOooo---

Monsieur MANDRILLON Jean

Voir à MARIN

---oooOooo---

Madame MARIN Elisabeth

Bonjour,

Je soutien fermement les associations. ARSMB et Environ'Montblanc dans leurs démarches afin que le PPA soit efficace.

Nous vivons dans une vallée magnifique et il est déplorable que la qualité de l'air ne soit plus bonne, faisant prendre des risques à tous les habitants de la vallée. Il est absolument indispensable de reporter le trafic sur les trains en période de pic de pollution, mais il serait aussi judicieux de limiter la vitesse sur la voie expresse tout au long de l'année (peut être 70 km/h) avec radars pour tous, car actuellement les véhicules roulent bien au-dessus de la limitation (plus de 100 kms/h), cela serait également bénéfique pour la diminution du bruit et la prévention des accidents. Il est également urgent de faire évoluer les comportements des habitants s'il veulent conserver une qualité de vie.

Elisabeth Marin

Monsieur MANDRILLON Jean

Je soutiens fermement les associations ARSMB et ENVIRON'MONT BLANC, afin que toutes les mesures soient prises pour la protection de la qualité de l'air. Jean Mandrillon

Mademoiselle FAVEZ Magali

Je souhaite que toutes les démarches faites par les associations soient prises en compte et acceptées afin de retrouver une bonne qualité de l'air dans notre si belle vallée. MAGALI FAVEZ

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous reprenons dans le Chapitre III de notre rapport notamment dans les paragraphes « Transports », « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans les comptes-rendus d'entretien, les thèmes évoqués dans ces courriels.

L'évolution des habitants ne peut se faire que par la communication et l'éducation, elle demeurera cependant du domaine personnel et de la prise de conscience de chacun.

---oooOooo---

Monsieur MAROUZE Olivier

Veillez trouver en pièce attachée la version numérique de la version papier que j'ai déposée au commissaire-enquêteur, hier à Cluses.

Cordialement

Olivier Marouzé

Cluses, le 26 octobre 2011

Commission d'enquête

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE
DE LA VALLÉE DE L'ARVE

n/réf. : OMPPA1

v/réf. :

Objet : Enquête publique PPA

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Candidat aux dernières élections cantonales, j'ai centré ma campagne sur la pollution de la vallée et donc sur la nécessité de décisions politiques concrètes pour faire face à cette situation.

L'existence même de ce PPA me satisfait car il établit bien une réalité que je dénonçais.

J'ai cependant quelques doutes sur les mesures prévues.

Je vous propose quelques éléments de réflexion à partir de textes figurant dans le projet de PPA soumis à l'enquête.

Page 51: La gare de Cluses est inscrite au Contrat de plan Etat Région et la création d'un pôle d'échange

multimodal est en ce moment à l'étude . . . L'objectif est de promouvoir l'intermodalité en facilitant les correspondances train/car en gare, en période hivernale pour les cars touristiques, . . .

L'objectif affiché est de favoriser l'accès aux stations de ski ; l'ambition semble être de limiter la circulation routière en favorisant la venue des touristes par le train plutôt que par la route. Hors, parallèlement, le conseil général investit d'une façon importante dans des infrastructures routières et notamment des ronds points qui servent de points de fixation pour l'implantation de grandes surfaces sur le chemin des stations.

Au nom du principe sacro-saint de la croissance, ces stations doivent accueillir toujours plus de touristes et il convient de construire toujours plus de logements en ciblant la clientèle la plus riche. En se réclamant de principe du « développement durable », la majorité des élus locaux visent de fait à faire venir plus de monde dans les stations : la logique n'est pas de transférer le transport des touristes de la route vers le rail, mais que le rail complète l'augmentation du trafic routier pour amener encore plus de monde. D'aucuns diront que cela est bon pour l'économie . . . En les écoutant, il faut en quelque sorte asphyxier la vallée pour qu'elle vive !

Page 51: Le Conseil Général a débuté l'aménagement d'une vélo-route dans la vallée de l'Arve. Une grande partie est déjà opérationnelle, notamment entre Cluses et Bonneville.

Cela fait bien longtemps que ce sujet est à l'ordre du jour : des progrès sont faits mais leur lenteur témoigne à l'évidence du degré de priorité de la question. La traversée cycliste de Marignier n'est pas opérationnelle :

le maire – il me l'a dit – conditionne celle-ci à la réalisation du contournement routier de Marignier avec ses ronds-points. C'est un comble ! Il est effectivement possible – et c'est très bien – de rejoindre Marignier depuis Cluses à partir des Esserts. Cependant aucune signalisation ne l'indique.

Les aménagements cyclistes prévus par le conseil général s'inscrivent dans l'esprit du vélo comme forme de loisir. Le vélo est pourtant le moyen de transport le plus adapté pour tout type de déplacements sur des distances courtes en terrain plat. Cela signifie que les déplacements cyclistes ne se font pas forcément dans une seule direction, celle de l'Arve. Visiblement, à Cluses, rien n'est pensé pour favoriser les déplacements cyclistes. C'est même pire, il y a régression : la piste cyclable reliant les Éwües au collège Geneviève Anthonioz De Gaulle a été supprimée (remplacée à un endroit par un espace pour garer des voitures). Soyons honnête, une portion de piste cyclable – non signalée – a vu le jour le long du ruisseau de l'Englenaz. Toujours dans le domaine du vélo, la loi considère maintenant que la norme est le double-sens cyclable dans les zones 30. Cluses fait exception : le maire a pris – en catimini – un décret affirmant que la situation de Cluses ne permettait pas d'appliquer cette loi ! Ces exemples témoignent du fait que des élus locaux qui disent vouloir bien faire mènent en réalité une politique d'aménagement du territoire dont la conséquence est l'augmentation de la pollution de la vallée.

Page 71: *Limiter le recours à la voiture en : 1- améliorant l'offre de transport en commun (train, transport urbain, bus à la demande, auto-partage, vélo....) 2- favorisant la densification urbaine, notamment autour des gares et des zones d'emplois 3- conditionnant l'urbanisation de nouvelles zones à la présence de transports en commun ou à l'étude de faisabilité d'une desserte par les transports en commun*

Page 73: *les PLU « peuvent, en outre, comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. . . »*

Je crains qu'à Cluses l'objectif honorable de densification urbaine ne serve de prétexte à une opération de spéculation immobilière dans le quartier de la gare.

Avant de démissionner de mon poste de conseiller municipal de Cluses, j'avais demandé qu'une démarche de mise en place d'un PLU se fasse en même temps que celle de l'Agenda 21 (il s'agissait au départ d'une démarche communale qui s'est élargie à d'autres communes, par la suite, pour des motifs par forcément environnementaux).

La commune de Cluses n'a toujours pas de PLU. . . C'est théoriquement obligatoire mais y-a-t-il des contraintes pour la mise en place ?

Comment une commune qui refuse de mener une politique pensée de son aménagement – j'interprète ainsi le refus de mettre en place un PLU – pourrait-elle se donner les moyens de lutter efficacement contre les nuisances dont souffre la vallée ?

J'ai pris ces quelques exemples pour témoigner de la nécessité d'aller plus loin dans les mesures proposées dans le projet.

Il conviendrait d'inciter les collectivités locales à ne pas se contenter de discours mais bien d'aménager leur territoire de façon à ce que les propositions du projet puissent se réaliser. Concrètement, je propose la constitution d'une haute autorité – ouverte à la société civile – chargée d'évaluer les réalisations concrètes des collectivités locales et de leur incidence dans le domaine de la réduction de la pollution de la vallée de l'Arve.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, en mes sentiments les meilleurs.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

La réponse au présent courriel est traitée dans le cadre du courrier mis dans le Registre d'Enquête Publique lors de la permanence de CLUSES. Nous invitons également à consulter le Chapitre III de notre rapport qui se rapporte aux thèmes soulevés par les contributeurs à l'enquête dont Monsieur MAROUZE fait partie.

---000O000---

Madame et Monsieur MISERY Geoffroy et Christiane

Monsieur le Commissaire enquêteur,

La presse nous informe couramment que la vallée du Pays du Mont-Blanc est fortement polluée. Or, au quotidien et d'année en année, nous nous déplaçons toujours plus en voiture. Notre région, pourtant économiquement très favorisée, présente un retard de plusieurs décennies en transports publics !

Nos enfants fréquentent le collège et le lycée de Passy. Nous habitons aux Contamines Montjoie. Les élèves bénéficient d'un transport le matin et d'un retour.

Mais **la plupart de ces 2 000 élèves** utilisent un autre mode de transport pour rentrer chez eux et travailler : soit un parent se déplace, soit ils font du stop (lycée).

Il faut savoir qu'il **IL N'EXISTE PAS D'ARRET DE BUS REGULIER A PROXIMITE D'UN ETABLISSEMENT ACCUEILLANT plus de 1400 INDIVIDUS !**

Pourtant à 100 mètres du lycée mais aussi des écoles maternelle et primaire voisines, un emplacement dégagé existe pour l'implantation d'un arrêt de bus. Quant aux horaires de bus, ils ne correspondent jamais avec les horaires de cours. Pourtant les jeunes sont les principaux usagers des transports en commun.

Quant aux loisirs (sports, cinéma...) ils sont souvent situés dans la vallée, loin du domicile.

Combien de milliers de passages de voitures totalise-t-on pour les allées et venues de cette jeunesse sur une semaine ? Le chiffre doit être édifiant !

Ici, les habitants n'ont pas la culture du bus. Mais on sait pour inciter les populations à prendre le bus, il faut proposer des arrêts très proches des points de vie et des abonnements adaptés.

Concernant les mesures qui seront retenus pour le PPA, il nous semble essentiel que soit prises ces mesures de base :

- Une carte unique pour les lycéens**
- Des horaires adaptés à la vie des jeunes et des heures de cours**
- Des arrêts de bus pour les lignes régulières à proximité des écoles et lycées**

Le quotidien serait allégé pour ces jeunes et leurs familles et la qualité de l'air s'en ressentirait grandement !! Nous vous remercions de votre attention.

Avec nos meilleures salutations,

Geoffroy et Christiane MISERY

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris acte de la contribution relative, notamment, à l'amélioration des transports scolaires et privés des lycéens de Passy dont les domiciles s'inscrivent dans toutes les Communes alentours.

Nous consacrons un chapitre aux « Transports » dans notre rapport. Pour ce cas particulier, nous sommes en droit de penser que le Conseil Général et le SITOM de la Vallée du Mont Blanc qui ont participé au Collège du présent PPA tiendront compte de vos remarques. Certains des différents comptes-rendus d'auditions au Chapitre III sont également intéressants à consulter.

---oooOooo---

Monsieur MOREL Pierre

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Veillez trouver ci joint ma contribution à l'enquête publique concernant le projet de PPA de la vallée de l'Arve:

Je suis très inquiet de la pollution de l'air que nous pouvons observer dans la Vallée de l'Arve et de ses conséquences pour la **santé publique**. Je pense également qu'à ce problème de santé se rajouteront des **conséquences négatives sur l'économie touristique** lorsque le grand public découvrira que la qualité de l'air au Pays du Mont Blanc est largement pire que celle de Paris.(le parallèle avec le phénomène des algues vertes sur les plages bretonnes est évident).

Ce PPA est une formidable opportunité pour trouver des solutions à cette situation et j'en soutiens le principe, d'autant plus que ce PPA est assorti d'objectifs de résultats. Encore faudra t il que les responsabilités de mise en œuvre et de résultats soient clairement établis.

Voici mes différents points de vue sur les thèmes suivants :

Suivi de la qualité de l'air sur le site internet de air APS : les chiffres sont là, incontestables et dramatiques. Pour n'en citer qu'un : 41 jours de dépassement des limites PM10 à Passy à fin août pour une limite autorisée de 35.

Il faut veiller à ce que Air APS continue sa mission de surveillance de la qualité de l'air.

Ecobuage et brûlage de déchets à l'air libre: malgré les réglementations en place, force est de constater **que cette réglementation n'est pas respectée** :

- De nombreux foyers sont visibles dans la vallée et ceci même en période de forte pollution avec des nappes de fumée qui stagnent toute la journée dans la vallée

- A titre d'exemple, on peut observer depuis l'autoroute entre Sallanches et Cluses, chaque semaine, que des entreprises font brûler des déchets sur l'arrière de leurs cours (bois , mais aussi souvent emballages plastiques..) et ceci même en période de fortes pollutions.

Ma position est que vis-à-vis d'un problème de santé publique, la sensibilisation n'est pas suffisante et qu'il faut monter d'un cran avec un système de répression aux contrevenants pour faire appliquer cette réglementation.

Pourquoi cette réglementation n'est elle pas appliquée?

Cheminées à bois et chauffage résidentiel : Le chauffage résidentiel représente 50% des PM10 . L'enjeu est important. Les utilisateurs de ces cheminées n'ont pas conscience des conséquences. Les changements d'habitude sont très difficiles .Des systèmes de filtrage

existent-ils ? Quelles aides ou contraintes est il possible de mettre en place ? Quel accompagnement mettre en place ?

Transports : les camions et l'autoroute génèrent de la pollution mais ils ne doivent pas devenir les boucs émissaires d'une situation qui est largement créée par le reste du trafic automobile de la vallée. Les solutions à cela passent par :

- Une sensibilisation des automobilistes
- La création d'un véritable réseau cyclable, non de loisir mais utilitaire
- Un réseau de transport en commun digne de ce nom qui soit une véritable alternative au transport individuel
- Respect des engagements pris par RRF pour lancer les travaux nécessaires à l'augmentation de la fréquence des trains en vallée de Chamonix
- Mesures incitatives pour utiliser les systèmes de ferroutage en place dans la vallée de la Maurienne
- Avoir un système coercitif pour faire respecter les baisses de limitation de vitesse de – 20 KM/h

Communication : Une suggestion : rendre publique, dans les médias nationaux cette mauvaise situation de la qualité de l'air. **Les conséquences négatives sur l'activité touristique** seront le meilleur des leviers pour que les mesures se mettent en place localement et soient encore plus ambitieuses.

Conclusion sur le PPA : Les mesures identifiées sont indispensables et permettront de faire un grand pas en avant. La question que j'ai trouvée sans réponse est celle de la responsabilité de la mise en œuvre de toutes ces mesures. Comment va-t-on garantir qu'elles seront mises en œuvre et appliquées, avec quels moyens ?

Les exemples de l'écobuage et du non-respect, aujourd'hui, des limitations de vitesse sur l'autoroute en cas de pic de pollution font douter.

Soyons cependant optimistes et apportons notre soutien à toutes les parties qui ont œuvré pour la construction de ce PPA et qui vont œuvrer pour sa mise en œuvre.

Pierre MOREL

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Air APS malgré un regroupement au niveau régional des associations identiques devrait garder le secteur spécifique de la Haute Savoie et poursuivre sa mission indépendante appréciée de tous.

Il existe effectivement des systèmes de filtration pour cheminée. Ces dispositifs sont très onéreux (ordre de 2.000€) et ont une durée de fonctionnement relativement limitée dans le temps.

Au sujet de la Communication au niveau national il nous apparaît souhaitable de communiquer d'abord avec tous les acteurs locaux (des habitants aux Élus) afin de faire agir les décideurs, plutôt que de risquer de perdre un pan de l'économie locale qui pourrait avoir des conséquences également funestes sur la vie des habitants.

Les Associations environnementales qui se sont beaucoup investies dans l'élaboration de ce plan, ainsi que dans leurs participations à l'enquête publique, ne manqueront pas de participer à une forme de Comité de Pilotage.

Nous inviterons pour compléter notre réponse à consulter les chapitres de notre rapport consacrés aux « Transports », au « Brûlage des déchets », aux « Pistes Cyclables », ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions (Chapitre III) qui abordent ces sujets (ATMB, SNCF,)

---oooOooo---

Madame ou Monsieur ORSAT

Bonjour,

Ce matin du 20 octobre 2011, je descend le col de Châtillon sur Cluses et le constat est le même chaque jour : le panache de fumée gris bleu remonte les pente du Chevrans après avoir envahit une bonne partie de Scionzier sans doute pendant la nuit .

Alors , travaillant dans le secteur de la piscine de Cluses Scionzier , je me dis que quand même ,cet air là que nous respirons n'est pas très sain .

Certes l'industrie apporte la richesse à sa population ,mais la première richesse de ces territoires est d'abord constituée par les paysages environnants d'une exceptionnelle beauté , d'ailleurs l'afflux croissant de touristes le montre bien depuis des dizaines d'années maintenant,avant le décollage , car c'est le bonheur à un quart d'heure ! (vu sur des panneaux à Cluses à propos des villages du Faucigny)

Il est impératif d'en améliorer la propreté et aussi de modérer l'urbanisation . Question : A quoi ressemblera cette vallée lorsqu'elle sera recouverte de constructions et d'entrepôts métalliques?(bien qu'elle soit déjà bien pleine ...) Il est absolument nécessaire de conserver des prairies !avec des vraies fleurs et pas du gazon anglais !

Je trouve le côté Italien bien mieux préservé et exemplaire .

Des mesures très encourageantes ont déjà été prises pour la qualité des eaux glacières (les contrats rivières), faisons pareil pour l'air !

- * contrôle plus rigoureux des fumées industrielles,incinérateurs .
- * vitesse limitée obligatoire et non conseillée sur l'atmb ,(bien sûr les usagers seront mécontents MAIS quelle bonne publicité pour tous ces vacanciers qui passe et qui liront "vitesse limitées ,glaciers protégés")
- * favoriser encore plus les chauffages les plus propres
- * en france ,on a supprimé les voies de chemin de fer, c'est malin! les suisses eux les ont gardé...
- * consommer un maximum local

Nos vergers , nos ruchers , nos montagnes sont nos plus grandes richesses et il faut les protéger !

Merci pour eux (les enfants)

Sincères salutations

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le chapitre III de notre rapport nous consacrons entre autres sujets des paragraphes relatifs aux « Transports », aux « Installations de Combustion » (chauffage), à l' « Industrie », à l'« Urbanisme », à « Surveillance et Contrôle », certains comptes-rendus d'auditions traitent également des sujets évoqués dans ce courriel.

Les contrats de rivière peuvent effectivement servir d'exemple pour le suivi et l'application du futur Plan de Protection de l'Atmosphère.

---oooOooo---

Monsieur PAUGET Xavier

Madame, Monsieur,

je reside sur la commune de Passy et souhaite vous faire part de mes remarques sur le plan de protection de l'atmosphère dans la vallée de l'Arve.

La mise en place des stations pour la mesure des polluants a été une bonne chose neccessaire pour prendre des décisions.

Les mesures souvent préconisées pour reduire la pollution de l'air font preuve d'un autisme ou d'un manque de réalisme évident. L'effort n'est demandé qu'aux particuliers (chauffage au bois incriminé) et le transport est oublié par les politiques. les Camions génèrent bruit et pollution, les médecins reconnaissent les conséquences sur la santé sur le long terme(et parfois même le court terme), mais la mode n'est pas à la prise en compte des conséquences sur le long terme! a t'on prévu de réduire l'age des populations ? Où est le progrès ?

L'annulation du Tram train par rff et les politiques locaux n'est pas un progrès !

il y aurait une bonne action à faire dans le plan de protection c'est d'analyser ce qui motive nos politiques dans leur prise de décision !

salutations

xavier Pauget

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le chapitre III de notre rapport, et notamment aux paragraphes « Transports », « Installations de Combustion », « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans les comptes-rendus d'auditions sont consultables les positions de la Commission d'Enquête sur ces sujets.

---oooOooo---

Monsieur PAVOT Gilles

Nous soutenons les propositions présentée par l'association environn' MontBlanc nous contestons la proposition de transfert de la circulation des camions vers le tunnel de Fréjus , en cas de pollution dans notre vallée les camions doivent utiliser au maximum le transport ferrovières
Nous nous questionnons sur les organismes qui devront faire appliquer les mesures du PPA
remerciements
Pavot Gilles Slusarski Madeleine

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le chapitre III de notre rapport nous consacrons plusieurs paragraphes sur les « Transports ».

---oooOooo---

Monsieur PONSART Frédéric

Bonjour,
je veux insister sur l'importance de prendre en compte toutes les sources de pollution qu'elles soient industrielle, domestique ou liées au transport. Il y a beaucoup de marge de progression au niveau du transport par camion : ferroutage, limitation du trafic, amélioration de l'aérodynamisme des camions, favoriser la production des denrées en local... une meilleure offre de transport en commun dans la vallée à des prix réduits pour être attractifs est nécessaire. Ne pas négliger les parking gratuits qui vont avec, ces transports doivent être facilement accessible.

L'amélioration des systèmes de chauffage est également intéressante. Sur le point industriel, je ne connais pas bien les solutions à part **taxer les activités les plus polluantes**.

J'espère que les recommandations des experts et des associations de protection seront suivies. Je fais pleinement confiance en ces militants pour défendre les intérêts de la population lors

de l'enquête et des groupes de travail sur les différents thèmes.
Merci de prendre en considération mes remarques.

Cordialement
Frédéric Ponsart
Sallanches

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les associations de protection ont effectivement largement participé à ce Plan de Protection de l'Atmosphère et devraient s'investir encore au fil de l'évolution de ce PPA. Les sujets abordés dans cette contribution sont traités dans les chapitres suivants de notre rapport : « L'Industrie », « Les Installations de Combustion », « Les Transports » , ainsi que dans certains comptes-rendus d'auditions au Chapitre III . Les activités les plus polluantes dans le cadre du Grenelle II de l'environnement devraient être taxées.

---000O000---

Monsieur POQUET Gérard

Bonjour
Je souhaiterais afin d'améliorer la qualité de l'air dans notre belle vallée que le trafic ferroviaire soit amélioré entre autre aux heures de bureaux pour la région Annemasse et Annecy.
Le trafic routier est trop important et revoir la pollution des transporteurs internationaux.
Mettre plus de contrôles concernant les pollutions industrielles (usines, décharges sauvages et publiques) et être informés des résultats
Merci de prendre en compte ce message
C POQUET

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous renvoyons au chapitre III de notre rapport sur les paragraphes « Transports », « Industrie », « Surveillance et contrôle », ainsi que sur certains comptes-rendus d'auditions. Les résultats seront communiqués d'une part par les services de l'Etat d'autre part par les Associations environnementales qui se sont particulièrement investies dans ce Plan de Protection de l'Atmosphère.

---000O000---

Monsieur RELIAUD Denis

Bonjour, je me joins à cette enquête publique pour exprimer mon ras le bol vis à vis de la circulation dans la vallée de l'arve, ainsi que pour dire que je trouve honteux qu'il y ait autant de voiture/camions sur les routes de cette vallée.

En effet, il est grand tant de mettre en place des arrêtés limitant voire interdisant la circulation de voitures/camions sur nos routes. Ceci limiterait considérablement la pollution atmosphérique de notre vallée, ainsi que l'engorgement des routes tout au long de la journée.
Cordialement
Denis Reliaud

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Dans le chapitre III de notre rapport au paragraphe « Transports », « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans certains des comptes-rendus d'auditions, figurent les commentaires susceptibles de vous intéresser.

---oooOooo---

Madame RODARI Florence

Par où commencer ? il y a tellement de chose à dire sur notre beau pays du Mont-Blanc bien gris !

Améliorer l'air que l'on respire en :

- limitant le trafic routier et favorisant le ferroutage
- expliquant aux habitants qui ont un chauffage au bois, une belle cheminée (avec un mauvais tirage, du bois qui n'est pas assez sec...) qu'ils polluent (très sensible à ce genre de fumée qui m'irritent les bronches mais aussi celles des enfants)
- faisant la chasse à l'écobuage ainsi qu'à l'élimination des déchets verts par combustion chez les particuliers.

exemple : . combien de fois par jour et plus encore le dimanche nous apercevons une nappe bien blanche qui stagne dans la vallée et qui s'étire tout au long de la journée ?

Brûler ces déchets est interdit, les gens sont au courant, on le lit dans tous les bulletins municipaux, dans les mairies.... l'information a été faite.... faut-il en venir à la répression pour rendre les gens responsables ?

. combien de fois par an, les enfants qui jouent dans la cour de récréation de notre village sont obligés de rentrer précipitamment à cause de la fumée soit d'une cheminée(et oui, une cheminée avec un mauvais tirage ou des déchets qui n'étaient pas censés brûler dedans), soit d'un tas de broussailles qui brûle...en l'espace de 3 min, beaucoup d'enfants commençaient à tousser : récréation terminée, tout le monde rentre et transporte avec lui (imprégné dans les cheveux en 3 min !) l'odeur de la fumée.

- créant de vraies pistes cyclables et non des bandes de 60 cm au bord d'une nationale (avec un vélo peint au sol) qui s'arrêtent ? puis reprend un peu plus loin ? Je ne demanderais qu'à

aller travailler en vélo, 7 km ce n'est pas grand chose, mais je dois passer 4 ronds points, rouler au bord de la nationale.... pour les 3/4 de mon trajet... le choix de la sécurité est fait, je prends ma voiture !

- développant les transports en commun dans les petites communes qui n'ont pas forcément des stations de skis et donc pas de navettes régulières

- en réfléchissant à l'implantation d'incinérateurs dans des lieux encaissés comme à Passy

- en étant plus vigilant aux déchets recrachés par les usines et en mettant des filtres performants.

Répercussions sur notre santé : bronchite, asthme, sinusites... pour les petits maux ! (juste constaté au sein de notre famille).

Merci de tenir compte de nos remarques.

Mme Florence Rodari (habitante de Passy où il ne fait pas bon respirer au Pays de Mont-Blanc)

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Pour les problèmes liés au trafic routier nous invitons à se reporter au chapitre III , paragraphe consacré aux « Transports », pour les cheminées au paragraphe « Les Installations de Combustion » (Chauffage), pour les incinérations à « Brûlage des déchets » ,pour l'incinérateur aux chapitres « Industrie » et « Surveillance et Contrôle ». Les pistes cyclables sont également abordées dans la rubrique « Transports», nous invitons à consulter les comptes rendus d'auditions Chapitre III qui abordent ces sujets.

---oooOooo---

Monsieur RODRIGUEZ Michel

Monsieur le commissaire enquêteur.

En tant qu'habitant de la Vallée de l'Arve et directement concerné veuillez trouver ci joint mes commentaires. Meilleures salutations .Michel RODRIGUEZ

Marignier le 27 / 10 : 2011

Monsieur le Commissaire enquêteur

Concernant le PPA , Je suis d'accord avec le diagnostic et la responsabilité de chaque secteur.

Quant aux mesures proposées , elles sont bien timides ! tout ceci pour ne pas froisser la majorité des électeurs dont dépendent les élus.

1) Prenons l'exemple des transports.

Nous habitons une vallée dont le réseau de déplacement a été conçu sur les bases d'une région de montagne peu peuplée privilégiant le transport individuel motorisé, moins onéreux point de vue investissements par rapport aux transports en commun et c'était logique.

Seulement voilà, devant la démographie galopante, fierté de nos élus car elle est pour eux le signe d'une bonne vitalité économique, ce réseau de transports n'est plus adapté. Les élus l'ont maintenant bien compris et ils ont beau déployer un maximum de moyens ; les gens préféreront toujours le transport individuel motorisé car il offre le plus d'autonomie et de liberté. C'est devenu pour beaucoup une drogue dont on ne peut pas se passer malgré la connaissance des effets à long terme sur la santé et l'environnement.

La majorité de la population n'a aucune propension à l'anticipation, surtout quand elle entraîne des contraintes immédiates, même si elles sont bien fondées pour le bien être futur de tous.

Donc ; au delà de la progression de la mise à disposition des moyens matériels il est nécessaire de créer des nouvelles contraintes rendant les transports motorisés de plus en plus fortes pour obliger indirectement les gens à s'orienter vers d'autres moyens de transport : par exemple il faudrait arrêter de construire des routes, limiter les vitesses à 80 Km/h, sur autoroute etc ...tout en déployant parallèlement un réseau de pistes cyclables et de transports en commun ferroviaire.

2) Au niveau de la responsabilité des résidences dans les causes de la pollution de l'air: n'exagérons rien. Les seuls problèmes sont les PM 10 et les HAP dus aux moyens de chauffage, soit !.

Des progrès en isolation des maisons sont à faire :

- donner plus de moyens, surtout aux plus modestes pour isoler les bâtiments.
- Créer de incitations fortes pour améliorer la qualité énergétique des bâtiments mais

Attention ! ces isolations devront être faites avec des matériaux respectant la qualité de l'air intérieur si non le problème du retentissement sur la santé serait simplement déplacé et non résolu. Parmi les polluants de l'air intérieur citons le formaldéhyde cancérigène, les COV (composés organiques volatils) toxiques dont phtalates, solvants des peintures, colles, de tapisseries, émanations des plaques de polystyrène, retardateurs de flamme bromés, PVC etc). Certains de ces produits sont suspects de cancérigénicité et nombreux d'entre eux sont des perturbateurs endocriniens (comme le Bis phénol A)

Attention aussi de ne pas remplacer les chaudières à bois ou charbon par du chauffage électrique. Sous l'apparence d'une énergie propre il faut prendre du recul et dire très clairement à la population que le chauffage électrique en France n'est pas autre chose que du chauffage d'origine nucléaire à 80%, avec les problèmes très préoccupants de gestion des déchets. Le nucléaire est une énergie n'émettant pas de gaz à effets de serre mais pour

l'instant on ne sait pas traiter les déchets et il va bien falloir s'en occuper un jour ou l'autre et nos scientifiques n'ont toujours rien trouvé , si ce n'est de les mettre ailleurs !

Je ne parle pas des risques d'accidents de centrales

En espérant que mes remarques seront au moins lues (à défaut d'être prises en considération)

Je vous adresse mes meilleures salutations.

Dr Michel RODRIGUEZ

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Non seulement ces remarques ont été lues, mais nous avons apprécié l'historique et la juste analyse de l'utilisation des véhicules légers par les particuliers.

Pour les autres sujets abordés nous renvoyons au Paragraphe III de notre rapport où sont traités les problèmes de « Transports », les « Installations de combustion », « Surveillance et Contrôle », ainsi que certains comptes-rendus d'auditions. Nous abordons également le problème de l'« Urbanisme » mais les mesures d'isolation devraient entrer dans le cadre des constructions Habitations Basses Consommations (H.B.C.) encouragé le plus souvent par les Communes dans le cadre de leurs Plan Locaux d'Urbanisme.

---oooOooo---

Madame ROGER Nathalie

Bonjour,

Je sais que la fin d'enquête était le 28 octobre. J'ai envoyé ce message le 20/10 et suis ensuite parti en vacances. Il n'a apparemment pas été reçu par votre serveur le 20 octobre 2011 alors que l'adresse semble correcte. Merci de le prendre en compte néanmoins.

Cordialement,
Nathalie ROGER

Bonjour,

je m'adresse à cette commission afin d'éclaircir et d'améliorer les conditions de mise en place d'un plan de circulation (en l'occurrence celui de Sallanches). Je ne suis pas un particulier énervé à cause d'un sens interdit qui engendre des distances de parcours augmenté à chaque trajet pouvant aller jusqu'à 700 m à 800m supplémentaires dans certains cas (étant obligée d'emprunter la nationale qui traverse Sallanches et subir 3 feux particulièrement chargés, ce qui augmente le trajet de 10 minutes dans le meilleur des cas, voire d'une bonne demi-heure

ou plus en hiver, les samedis ou pendant les vacances scolaires). Je crois vraiment que la situation est aberrante en termes de pollution et ne désespère pas que ma réflexion soit intégrée de façon plus globale dans le PPA avec la mise en place de règles à respecter lors de la mise en place d'un plan de circulation pour supprimer facilement une pollution inutile. Je joins un plan pour que vous visualisiez la situation et je suis bien sûr disponible pour éclairer les points qui pourraient être obscurs.

Je me permets de commencer par un historique de la situation qui m'oblige à m'adresser à cette commission pour résoudre un problème assez simple :
en juin, un nouveau plan de circulation a vu le jour à Sallanches, initiative tout à fait louable qui permet à beaucoup de rues d'être en sens unique ce qui élimine les problèmes de circulation dans certaines rues étroites de centre ville. Un article élogieux du Dauphiné Libéré a justifié cette avancée; cet article indiquait par ailleurs qu'en cas de problème particulier ou de difficultés, il fallait en faire part rapidement à la Mairie.
Avant même cette diffusion d'articles, j'avais écrit à l'adjoint responsable de la Voirie à Sallanches pour lui faire part d'un problème concernant notre portion de rue de 50m, qui passait en sens interdit dans le mauvais sens pour nous, ce qui nous oblige à faire un détour important quand les rues piétonnes sont ouvertes et que je qualifie de "très important" quand elles sont fermées (lorsque nous arrivons du Fayet par exemple où il faut faire 650m au lieu de 60m ou quand nous partons vers Megève). Je tiens à préciser que je pense être quelqu'un d'éco responsable, triant mes déchets, faisant attention à la consommation inutile d'eau, faisant mes courses à pied, emmenant mes enfants à l'école à pied, faisant du covoiturage avec les mamans du collège pour emmener les enfants le matin, qui rentrent d'ailleurs souvent à pied (pas en vélo car pas de piste cyclable et donc trop dangereux, des enfants s'étant déjà faits renversés). J'essaie de limiter nos déplacements véhicules mais la voiture est quand même indispensable pour se rendre au travail, faire certaines courses, aller chercher les enfants pour certaines activités ou au collège parfois quand ma fille s'est fait une entorse par exemple....
Pas de réponse donc de l'adjoint à la voirie même au bout de 2 mails demandant ne serait ce qu'un accusé de réception et finalement une lettre de fin de non recevoir rédigé par le responsable des services techniques et signé du maire. Aucun rendez vous pour discuter de cette situation aberrante qui peut être solutionnée très rapidement.

J'ai fait un petit tableau récapitulatif pour montrer que quels que soient les parcours des individus (en considérant les allers-retours pour que personne ne puisse me reprocher de ne pas voir les cas défavorables), cette configuration est toujours très désavantageuse en termes de pollution (2 cas : l'un avec rue du commerce piétonne ouverte, l'autre quand rue du commerce piétonne fermée) par rapport à ma proposition qui est de nous permettre de prendre la rue du Mont Joly, dans le sens Rue chenal-rue de la République (avec des modifications qui seraient -je précise- sans conséquence sur le reste du plan mis en place.....) -soit cet unique tronçon de 50 mètres en double sens, soit dans l'autre sens de circulation, soit avec le sens interdit actuel décalé de 10 mètres pour nous permettre d'entrer dans notre copropriété (ce qui se fait à Sallanches par exemple rue des Anciens d'AFN)

Distances mesurées par rapport à un point de passage obligatoire à chaque fois	Configuration actuelle si rue du commerce ouverte	Configuration actuelle quand rue du commerce fermée	Proposition 1 : sens interdit autre sens	Proposition 2 : double sens
Aller Megève (au départ de mon domicile jusqu'à point de passage obligatoire)	430	670	170	170
Retour Megève (au départ du point de passage obligatoire)	40	40	170	40
Total (mètres)	470	710	340	210
	soit 130 mètres de plus que ma proposition 1 / 260 m de plus que proposition 2	soit 370 mètres de plus que ma proposition 1 / 510 m de plus que proposition 2		
Aller Cluses	240	240	100	100
Retour Cluses	410	410	300	300
Total (mètres)	650	650	400	400
	soit 250 mètres de plus que ma proposition 1 / 250 m de plus que proposition 2	soit 250 mètres de plus que ma proposition 1 / 250 m de plus que proposition 2		
Aller Le Fayet	120	120	240	120
Retour Le Fayet	410	650	60	60
Total (mètres)	530	770	300	180
	soit 230 mètres de plus que ma proposition 1 / 350 m de plus que proposition 2	soit 470 mètres de plus que ma proposition 1 / 590 m de plus que proposition 2		
Sur absolument tous les trajets aller-retour, mes propositions 1 ou 2 font gagner de 130 m à 590 mètres par trajet A/R et un trafic plus fluide avec globalement moins de feux de circulation (mais des feux aux croisements dangereux), pas négligeable quand on compte les trajets journaliers de 55 à 60 véhicules				

Sachant qu'il y a 3 copropriétés totalisant entre 55 et 60 parkings (dont l'une qui doit être terminé avant la fin de l'année), soit si nous considérons deux trajets pour chaque véhicule par jour : $55 \text{ voitures} * 2 * 0,37 \text{ km de détour en moyenne (pour la proposition 2)} * 365 \text{ jours} = 40,7 \text{ km} * 365 = 14855 \text{ kms}$. A raison de 10l aux 100kms (sachant que nous avons 3 feux chargés à passer et que la circulation y est dense), nous arrivons à cause de ce sens interdit à 1485,5 litres d'essence par an (ce calcul est une moyenne basse..)

La mairie donnera pour argument l'intérêt général ce qui prouve que le problème n'a pas été vu dans sa globalité : en effet, en plus des points précédents concernant la pollution atmosphérique supplémentaire, cet afflux de circulation mis en place sur une rue qui débouche sur la nationale à un croisement celui là sans feux est une source potentiellement importante d'accidents. La nationale traversant Sallanches étant de plus en plus chargée, il est très difficile de couper la route pour repartir vers Cluses, sachant que cette portion correspond dans le sens Sallanches - Domancy à la portion où les gens accélèrent.

En rétablissant le double sens sur notre portion de route ou en installant le sens interdit dans l'autre sens, nous pourrions emprunter la route de la République avec un feu pour couper la nationale de façon sereine; il est évident qu'après de vaines tentatives de discussions sans réponse si ce n'est une fin de non recevoir sans discussion, si le sens interdit était maintenu ainsi, je tiendrai la mairie pour responsable de n'avoir rien fait en cas d'accident au croisement (si le sens interdit doit être maintenu, je demande des feux ou un rond point au niveau du croisement que nous devons emprunter pour traverser la nationale)...

Je vous remercie d'étudier mon point de vue avec attention.
 Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, mes meilleures salutations.

Nathalie ROGER
 178 Rue du Mont Joly
 74700 Sallanches

PS : je tiens à préciser que je déménage à la fin de l'année scolaire et que je ne fais donc pas cette démarche de façon simplement intéressée mais bien parce que je trouve cette situation aberrante.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Votre contribution très complète s'ajoute à celle de Madame Christine THEVENET, lors de vos venues à la permanence de Sallanches. Il s'agit de points particuliers qui ont plus trait à des dispositions municipales spécifiques, certes en liaison directe avec les objectifs du PPA mais ne pouvant cependant pas être considérées ici comme significatives dans le champ des actions de réduction des polluants envisagés par le PPA.

Les informations seront communiquées à la mairie de SALLANCHES et au président de l'ARSMB.

---0000000---

Mr. S.

Bonjour,

Habitant de Sallanches et très soucieux de mon environnement de vie, je vous exprime par ce mail mon indignation à l'égard de la pollution dans notre vallée: pollution de l'atmosphère, "pollution" par des produits étrangers au lieu de promouvoir l'économie locale, "pollution" de gens fortunés qui ont des chalets millionnaires dont les volets sont ouverts une semaine par an (alors que les locaux crèvent la faim...), "pollution" de sociétés cotées en bourse (SGL, Compagnie des Alpes et bien d'autres...) dont le seul but est de faire du profit et de transformer notre vallée en parc d'attraction: si tel est la volonté, alors faisons leur payer le vrai coût de leur impact dans la vallée (emplois précaires, non reconnaissance des salariés, dégradation du milieu (aiguille du midi...), mépris des populations locales, concurrence déloyale et bien d'autre...). Comprenez bien, que moi, petit citoyen local, attaché à notre vallée et notre région, m'investissant dans la vie associative locale, Père d'enfants que nous éducons dans ce cadre là, je suis indigné par tant d'injustice, je suis indigné par tant de mépris causé par l'écart entre les riches (de plus en plus riches) et les pauvres (de plus en plus pauvres), je suis indigné car l'ascenseur sociale malgré mon diplôme d'ingénieur ne garantie plus de monté à l'étage supérieur, mais au contraire, il peut vous emporter à la cave. Je suis indigné devant toutes les inquiétudes de l'avenir que notre génération (80) porte et surtout toutes les inquiétudes que nos enfants vont devoir porter. Je suis indigné par l'aveuglement (stratégique ou pas) de nos politiques (surtout locaux) devant tant de points scandaleux comme cités ci-dessus et tant d'autres non exhaustifs: arrêts des subventions d'associations importantes (FJEP...)...

Voici mon avis, non exhaustif:

- Encourager plus le recyclage et réduire les emballages inutiles pour diminuer l'incinération, source de fortes pollutions alentours
- Ferroutage obligatoire lors de pics de pollution
- Limitation des vitesses

- Gratuité de l'autoroute pour les locaux
- Pistes cyclables-piétonnes
- Eclairage public inutiles en zones extra-urbaines et panneaux d'affichages lumineux idem
- Imposer l'éco-conception aux industriels
- Obligation de développer une économie de proximité et surtaxer par exemple les fruits-légumes d'Espagne et de l'autre bout du monde! Est-il normal que à Carrefour ou autre grande marque de distribution, le lait provenant d'ailleurs soit moins cher que celui qui est produit dans la vallée? Il ne manque pourtant que quelques centimes pour que celui-ci soit moins cher et que du coup, nous l'achetions au lieu de prendre celui d'ailleurs.
- Sommer la société de traitements thermiques Hacer qui crache ses polluants quotidiennement et à Passy, l'incinérateur et SGL Carbon et tous les autres, de réduire leurs pollutions par des investissements allant dans ce sens.
- Taxer les maisons et appartements "fantômes", non vacants (ou vacants juste quelques semaines par an) afin que l'accès à la propriété par des gens locaux puisse se faire, afin qu'on ne soit pas contraint à un exode de villes comme Chamonix, Megève, Combloux... Est-il normal qu'un menuisier (profession noble et du cru) de Megève, devenu imposable sur la grande fortune juste parce qu'il a des propriétés de famille situées à Megève (pas à cause de ses revenus), soit obligé de céder ses biens et de descendre habité plus bas (sur Sallanches, Cluses...)?
- Taxer ou supprimer les vendeurs "à emporter" comme Mc Do pour tous les déchets qu'ils génèrent dans la nature
- Promouvoir des industries futuristes de fabrication de produits d'économie d'énergie pour diversifier la vallée du traditionnel décolletage
- Garder un tissu industriel qui fait, malgré tout ce que l'on peut dire, le battement de cœur de la vallée: ne pas tout centrer sur le tourisme, ni le commerce, qui ne fait que "consommer" notre vallée sans en assumer les impacts négatifs environnementaux, financiers, économiques, etc...

Dans l'espoir de jours meilleurs pour notre environnement, notre économie et notre tissu local, pour le bien des "enfants du pays".

Cordialement

Mr S.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Il ne nous appartient pas de porter des commentaires sur les propos d'indignation qui n'ont qu'un lointain rapport, voire aucun rapport avec la mission de notre enquête. Nous retiendrons de l'avis « non exhaustif » :

- ***Le recyclage et la réduction des emballages* pour limiter la combustion des incinérateurs font partie des gestes qui devraient aider à moins de pollution. Beaucoup d'articles sont encore importés avec des emballages inadaptés aux problèmes de recyclage, même si des progrès sont visibles. Il appartient aux importateurs d'encourager leurs fabricants de répondre à cette demande écologique. Nous n'avons pu connaître dans les temps de l'enquête s'il existait une directive européenne allant dans ce sens.**
- ***La gratuité de l'autoroute pour les locaux* une telle mesure mise en application irait à l'encontre de la réduction de l'usage des véhicules légers en encourageant la circulation.**
- ***Le ferroutage – les limitations de vitesse – les pistes cyclables* sont traités dans des chapitres en partie III de notre rapport.**
- ***L'éclairage public en zone extra urbaine et panneaux lumineux.* Il n'y a pas que des automobilistes qui se déplacent à la nuit tombée. Piétons et cyclistes aux faibles possibilités d'éclairage doivent être satisfaits de cet éclairage public qui le plus souvent comme les panneaux lumineux sont dotés de matériaux récents à faible consommation d'énergie.**
- ***L'écoconception* est un élément qui est désormais de plus en plus intégré dans la démarche des entreprises et notamment dans celles innovantes de la Vallée de l'Arve.**
- ***L'économie de proximité* elle est du domaine d'un choix de consommation et doit être encouragée, cependant la libre circulation des marchandises ne permet pas de surtaxer des denrées alimentaires en provenance de l'Europe.**
- **Hacer – SGL Carbon – Incinérateur de Passy font l'objet d'un chapitre particulier dans notre rapport. Les deux dernières ont fait l'objet d'une visite de la Commission en compagnie d'un ingénieur de la DREAL.**
- **Les quatre derniers points correspondent plus à des affirmations qu'à des questionnements et nous n'y apporteront pas de réponses directes, certaines se trouvant au fil de notre rapport.**
- **Certains des différents comptes rendus d'auditions au Chapitre III de notre rapport peuvent intéresser l'auteur de ce courriel.**

---oooOooo---

Monsieur SERMET Pierre

toutes les mesures envisageables pour une amélioration de la qualité de l'air doivent être mises en oeuvre concrètement, et pas seulement sur le papier; On n'en peut plus de subir les manquements des autres, alors que personnellement on fait tout pour notre santé
Je regrette qu'aucune réunion publique n'ait eu lieu, s'il y en a eu, je n'ai pas vu de publicité, (comme beaucoup je n'achète pas le journal)
de plus, un document sur internet de 125 pages est extrêmement long à lire, il aurait fallu aller à l'essentiel sur cet exposé.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

En plus des publicités légales obligatoires, ce Plan de Protection de l'Atmosphère a fait l'objet de publicité par des articles dans les journaux, de tractage sur les parkings par les associations environnementales qui ont organisé une réunion publique à Chamonix dans le temps de notre enquête.

Pour la première fois en plus des 41 Mairies où le dossier était consultable, la Préfecture avait créé un site et mis en ligne l'intégralité du dossier avec un lien pour nous écrire, lien que vous avez d'ailleurs utilisé pour faire passer votre message et nous vous en remercions. Le dossier Presse, ainsi que le « Document » de 9 pages accompagnant le dossier, résumaient de façon partielle ce dernier. En outre une table des matières établie en première page du dossier permet d'aller consulter les points qui sont susceptibles de vous intéresser.

---oooOooo---

Madame SIMOND Anne Marie

Page 114 du dossier PPA de la vallée de l'Arve on peut lire: "Le réseau de transports en commun insuffisamment développé[...], le manque d'aménagements favorisant l'utilisation des modes doux [...] contribuent à une utilisation forte de la voiture, source importante de pollution. Plusieurs mesures du PPA impliquent l'amélioration des transports en commun, dont le train (p.70 et 71).

Soyons cohérents et protégeons notre vallée en améliorant sa desserte par le train, svp, merci.
Cordialement,

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

La consultation dans le chapitre III de notre rapport des paragraphes consacrés au « Transport ferroviaire », ainsi que la lecture des comptes rendus d'auditions apporteront une réponse au moins partielle à la demande de ce courriel.

---oooOooo---

Monsieur SOURNIA René

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Afin de réduire la pollution de l'air dans la vallée de l'Arve (et ailleurs aussi), je propose :

- 1) Des couloirs à bus, en sites propres sur les routes principales et sur l'autoroute blanche.
- 2)Egalement, et partout (villes et liaisons urbaines), des pistes cyclables et piétonnes.
- 3)Que l'approvisionnement des commerces se fasse avec un maximum de produits locaux pour réduire les transports routiers.
- 4)Que le ferroviaire soit fortement renforcé pour les voyageurs et les marchandises (par trains de nuit par exemple pour les marchandises arrivant de plus de 250 à 300km).
- 5) Création de la télécabine Magland-Flaine afin de réduire, au maximum possible, le nombre de véhicules privés et ceux transportant des marchandises vers Flaine et les Carroz.
- 6)Créer le tram-train, (dans les cartons depuis de nombreuses années) entre Le Fayet et Vallorcine. Il pourrait servir pour les individus (touristes et locaux)et pour les marchandises destinées au plan local.
- 7)Augmenter fortement, en période de vacances, les trains arrivant des grandes métropoles françaises ou non (Paris, Genève, Marseille, Lyon, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Allemagne...).
- 8) Augmenter fortement le nombre de bus pouvant amener les touristes, venus en trains mais pas seulement, dans les stations.
- 9)Pour les gens venant en voiture, à la journée ou plus, créer des P+R avec des bus ou le tram-train ou la télécabine qui les mèneraient en station.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris bonne note de l'ensemble des propositions, nous invitons à se reporter pour les questions 4 – 6 et 7 au chapitre consacré aux « Transports Ferroviaires », pour la question 2 à celui des « Pistes Cyclables ».

Proposition n° 1 sur les couloirs à bus, l'autoroute blanche dans la partie du périmètre de l'enquête n'apparaît pas nécessaire en regard de la fluidité du trafic. A noter qu'une ligne Le Fayet Bonneville par l'autoroute est en cours de mise en place. Pour les routes, ces dernières dans leur ensemble ne disposent pas de largeurs suffisantes. Un chapitre est consacré aux « Transports» auquel il peut être utile de se reporter.

Proposition N°3, cette proposition des circuits courts ne peut être décrétée, elle doit faire l'objet d'une prise de conscience des consommateurs.

Proposition N° 5, la création d'une télécabine Magland-Flaine, n'est pas abordée dans le dossier, ni par d'autres contributeurs. Un tel projet qui avait été envisagé il y a déjà plusieurs années, semble avoir été abandonné. Les élus concernés pourraient éventuellement porter cette proposition, encore faut-il qu'une étude fiable permette de mettre en évidence la diminution de pollution qui résulterait de construire une telle installation.

Les propositions 8 et 9 se rapportent au chapitre « Transports » de notre rapport.

Certains comptes rendus d'auditions dans le chapitre III du rapport traitent également des sujets abordés dans ce courrier.

---oooOooo---

Madame et Monsieur TERRAY Christine et Nicolas

nous vous soutenons entièrement dans toutes les propositions que vous faites, mais déjà une politique dynamique au niveau de la ville pourrait être mise en place. Nouveau plan de circulation permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler sans danger, équipement style "velib" au départ de la gare et des parkings périphériques, augmenter de façon très significatives les parcs à vélo.
christine et nicolas terray

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris note de cette contribution pour laquelle nous apportons notre avis dans le chapitre de notre rapport consacré aux « Pistes Cyclables »

Le chapitre consacré aux « Transports Ferroviaires » rejoint dans un paragraphe la proposition « Vélib » ainsi que certains des différents comptes-rendus d'auditions du Chapitre III qui abordent le sujet.

Les parkings à vélos devraient être la résultante de l'augmentation des pistes cyclables en direction des « centre- ville ».

---oooOooo---

Mademoiselle TISSOT Perrine

Megève le 28 Octobre 2011
Monsieur le commissaire enquêteur,

Le diagnostic mené reflète hélas la réalité avec des taux hors la loi sur plusieurs sites et pour plusieurs polluants. Montrant que nous sommes sur un problème de pollution généralisée due à l'activité humaine. Il faut donc s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports.

Je ne trouve pas dans le PPA de mesure chiffrée en terme de coût d'application, il va falloir que l'état, la région les collectivités locales puissent financer ce PPA. Comment ? Sous quelle forme ? Pour qui ?

Il ne faudrait pas tout accés sur la classe moyenne, qui à du mal à pouvoir financer une nouvelle chaudière, ou des panneaux solaires. Il faut une vraie politique d'aide, et je dis bien d'aide, non pas de mesurette ne couvrant même pas 1/10 des frais.

Pour ma part, je suis chauffé au fioul, je fais entretenir mon brûleur et ma chaudière une fois par an. Je fais aussi ramoner mes conduits de cheminée.

Je suis quand même surpris, car on voit que la pollution est très importante sur les périodes de printemps, alors que pour le mois de Mars et Avril 2011, nous avons eu des températures en dessus de la normal saisonnier.

Pour la période de l'hiver 2010-2011, nous avons consommés 18% de moins de combustible. Je pense que le secteur résidentiel est loin d'être le seul incriminé.

Rappel des parts de responsabilité de chaque secteur :

Transports : 80% des NOx – 25% des PM10 – 15% des HAP

Industrie : 10% des NOx – 20% des PM10 – 55% des HAP

Résidentiel : 10% des NOx – 50% des PM10 – 25% des HAP

Il faudra donc améliorer les services ferroviaires et les transports en commun, ainsi que développer le covoiturage et généraliser les pistes cyclables. Les mesures de réduction des émissions doivent s'avérer efficaces pour ne pas se contenter de taux de pollution rentrés dans la loi, mais suffisamment ambitieuses pour que l'air redevienne de qualité en cette région touristique et en ce site à protéger.

Les mesures pérennes ou exceptionnelles proposées Ces mesures devront se traduire sur le terrain par une baisse du trafic routier (personnes et fret international) et par une volonté sans faille à ne pas tout sacrifier à la société autoroutière visée, que ce soit lors d'épisodes de pics ou au quotidien. A terme, une véritable volonté de mise en place de solutions alternatives (tram-train, ceva et prolongement Saint Gervais, report modal des marchandises) doit s'exprimer et être traduite dans les faits, les actes et sur le terrain.

La période hivernale étant la plus problématique (les inversions de températures concentrent les polluants au fond des vallées), il faudra appliquer des mesures spécifiques à cette période, telles que la limitation des vitesses et l'interdiction aux poids lourds les plus polluants d'emprunter l'itinéraire du tunnel du Mont-Blanc.

La part de responsabilité du chauffage est importante, mais elle ne doit pas être exagérée. Le début de l'année 2011 a été particulièrement mauvais en termes de qualité de l'air, mais la douceur des températures a fortement diminué les

besoins en chauffage, ce qui tend à modérer l'impact du chauffage sur la qualité de l'air (n'hésitez pas à parler de votre propre baisse de consommation de combustible pour le chauffage pendant cette période).

Les feux de déchets verts sont interdits, ainsi que l'écobuage, mais aucune interdictions ne concerne les autres feux, tels que ceux autour des chantiers ou entreprises, où toutes sortes de déchets sont mis à feu, libérant des fumées très toxiques dans l'atmosphère.

Dans les mesures temporaires, en cas de pic de pollution, il est encourageant de lire que les camions seront redirigés vers le rail (Autoroute Ferroviaire Alpine), mais aucune mention de report vers le rail n'est faite dans les mesures permanentes ou saisonnières. D'importantes capacités ferroviaires existent pourtant (ligne historique du Mont Cenis).

Pour obtenir une diminution effective de la pollution globale il faudra mettre en place, de manière pérenne, le report du transport de marchandises vers le rail, tel qu'il est inscrit dans la loi Grenelle de l'Environnement, qui prévoit de faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici à 2022.

D'après les modélisations proposées p.118, l'interdiction de circuler des poids lourds les plus polluants permettrait une très nette amélioration de la qualité de l'air. Il faut appliquer cette mesure rapidement pour des questions de santé publique. Les cartes présentées p.120 et 121 démontrent que l'application des mesures du PPA conduirait à une forte amélioration de la qualité de l'air local. Il faut appliquer toutes ces mesures avec ambition et sans tarder.

Nous sommes actuellement plus pollué que certaine agglomération Urbaine de grande taille telle que Paris, Marseille, ou Lyon.

Nous devons retrouver l'air pur de nos montagnes au plus vite, c'est un droit, c'est donc un devoir vis à vis des institutions de notre pays de le faire respecter.

Sincères Salutations

Mr TISSOT Perrine

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Une partie de votre courriel est « inspiré » du document commun de plusieurs organisations environnementales, nous nous permettons de vous conseiller de lire l'intégralité du chapitre III de notre rapport qui vous fera connaître les commentaires et l'avis de notre Commission. Les parties hors sujet ou trop indirectement liées à la pollution atmosphérique n'ont fait l'objet d'aucun traitement particulier de notre part.

---oooOooo---

Monsieur TUCOULOU François

Bonjour Messieurs,

Ayant déjà rencontré deux fois le commissaire enquêteur venu aux permanences de Chamonix, je me permets de vous renvoyer un résumé de mon avis et de mes remarques :

- Ce PPA est **indispensable** car seul garant d'une amélioration de la qualité de l'air dans notre vallée (au moins un arrêt de la détérioration), donc bravo pour l'idée et sa mise en place; par contre il faut qu'il contienne des mesures simples, applicables et significatives, bref qu'il soit efficace et non un faire-valoir :

- Réduction des transports : - voyageurs avec amélioration des dessertes par cars et trains (le report par RFF des travaux sur la ligne de Chamonix est le parfait exemple de ce qu'il ne faut pas faire), avec améliorations et facilités pour le covoiturage et les déplacements doux
 - marchandises :
 - concentration des distributions journalières de marchandise sur la vallée (a t-on vraiment besoin de près de 1000 camions de desserte locale par jour? Ne peut-on utiliser le train et des véhicules électriques pour la desserte gare locale-commerce?)
 - contrôle de tous les camions locaux (marchandises et chantiers) pour interdire les euros 0, 1 et 2
 - arrêt de la multiplication des dessertes de stations supérieures de remontées mécaniques par des engins automobiles gros 4x4. Comment faisait-on donc voici quelques années?
 - interdiction aux T.I.R. de rouler la nuit (piégeage encore plus important des polluants)
 - Arrêt obligatoire de la traversée du tunnel chaque fois que la limite est atteinte, avec **interdiction de report sur d'autres passages routiers mais renvoi sur la ligne du Mont Cenis, avec des prix très attractifs et de nombreuses navettes**
 - **favoriser les trajets longs sur train** en chargeant les camions très en amont des Alpes (comme en Suisse)
 - interdire les euros 0, 1, 2 et 3 dans des délais très brefs
 - trouver une solution pour que les véhicules ne montent pas en première la rampe du tunnel, avec des arrêts incessants, les jours de gros trafic (et/ou d'incidents dans le tunnel, qui sont très nombreux)
 - Amélioration du chauffage en mettant en place des incitations substantielles pour améliorer l'isolation (cela pourrait aller jusqu'à une prise en charge immédiate totale des travaux, les remboursements se faisant sur les gains de coût d'énergie, par exemple)
 - revoir les éclairages nocturnes avec des moyens modernes de détection de présence les mettant en route dans la zone concernée
 - demander aux artisans et industriels de ne pas brûler par eux-mêmes leurs déchets, ce que certains font journallement
 - **renforcer très substantiellement la communication** : grands panneaux sur les routes, dans les villes et villages, radios, journaux, télévisions, ... avertissant des dépassements des limites admissibles et indiquant les mesures prises.
- Pour moi, le point fondamental sur lequel on peut agir le plus rapidement : **REPORT MODAL DES CAMIONS DE LA ROUTE VERS LE RAIL VALABLE POUR L'ENSEMBLE DE RHONE-ALPES**. C'est une question de santé publique.
- En vous remerciant encore de votre disponibilité et de votre écoute, bien cordialement
François Tucoulou

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Pour faire suite à votre visite mentionnée dans le registre d'enquête publique de Chamonix et à votre courriel nous vous invitons à consulter dans le chapitre III de notre rapport les paragraphes relatifs aux « Transports » - « Information de la Population » - installation de combustion » - « Brûlage des déchets » - « Communication et éducation», ainsi que certains comptes-rendus d'auditions qui devraient compléter votre information.

Votre suggestion relative à l'installation des détecteurs de présence pour les éclairages nocturnes pourrait être portée à la connaissance de vos élus dans le cadre d'économie d'énergie, mais n'a pas d'incidence directe sur le PPA objet de l'enquête.

---oooOooo---

Madame YOUT Valérie

Commission d'enquête du PPA vallée de l'Arve

Quelques réflexions pour le PPA vallée de l'Arve :

- réguler le flux et le rythme des camions depuis Passy
- éviter les bouchons à l'entrée du Tunnel du Mont-Blanc : 2 heures d'attente pendant lesquelles tournent les moteurs des véhicules au ralenti, cela diminuerait les émissions de gaz polluants
- réguler les poids lourds les plus polluants ou à cargaisons dangereuses et nocives sur des heures de passages spécifiques
- moins de camions = moins de bruit dans la vallée et moins de pollution sonore
- moins de camions = moins de résidus dans l'atmosphère et sur la neige = moins de gaz rejetés
- favoriser le ferroutage et inciter, privilégier le transport des camions sur les trains " PROJET LYON - TURIN "
- inciter le covoiturage
- conserver ABSOLUMENT LA LIGNE DE CHEMIN DE FER " LE FAYET - CHAMONIX - VALLORCINE " train qui participe au désenclavement de la vallée (résidents permanents, travailleurs, lycéens, étudiants, touristes ...) il faut maintenir ce projet et rendre ce train encore plus performant, aux niveaux : financier, fluidité des cadences, écologique, environnemental ..
- train historique et culturel qui sait apporter un " cachet " supplémentaire à notre vallée, très convoité des touristes et visiteurs, ce petit train donne une note de fraîcheur typiquement +montagnarde à notre vallée

- REGULONS LES CAMIONS ! PARTAGEONS NOS VOITURES ! CONSERVONS NOTRE TRAIN !

Valérie Yout
Conseillère municipale
Mairie de Chamonix

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Ces derniers se retrouvent dans le chapitre III de notre rapport dans les paragraphes consacrés aux « Transports », « Surveillance et Contrôle », ainsi que dans certains des comptes-rendus d'auditions (SNCF..), pour répondre au présent courriel.

---oooOooo---

Madame ZAFIROPOULOS Barbara

Bonjour,

Il semblerait que notre qualité de l' air, n' est pas très bonne au pays du Mont Blanc...

Comment est-ce possible au pied du Mont Blanc ?

Une si belle carte postale ? Et pourtant....

A quand des réseaux de transports en commun de qualité ??

Pendant le dossier, très mal ficelé des Jeux Olympiques Annecy 2018, dans plusieurs réunions publiques, il m' a semblé que tous les dirigeants politiques et économiques s' accordaient pour dire que nous avions un vrai retard sur le rail. Un contrat avait même été signé, en mairie des Houches avec RFF, SNCF, les maires concernés, la région. Quand est-il ?

Il a été dit : "Jeux ou pas jeux, il y aura le train, et les travaux a mettre en place sur la ligne Annecy/St Gervais les bains.", par la présidente du comité de ligne.

Quand on veut on peut.

Pour rappel, si la France avait été sélectionné pour ses JO 2018, plus de T.I.R au pays du Mont Blanc, pendant toute la période des jeux. Avec une optique, très clair, des dirigeants de ce projet olympique : les T.I.R par le Fréjus, .

Quand on veut, on peut. Sauf que mettre sa poubelle dans le jardin du voisin : ce n' est pas la solution !

A quand une écoute sérieuse de nos dirigeants politiques et économiques du besoin du ferroutage. ça fait combien d'année, que l'A.R.S.M.B ou environ'mont blanc, et maintenant l' association des victimes de la pollution de la vallée de l'Arve, dénonce ce retard énorme que nous avons en France sur le ferroutage, le rail ? Nos voisins Suisses sont exemplaire en ce domaine. Mais qu'est-ce que nous attendons ?

Quand on veut, on peut.

A quand des pistes cyclables sérieuses et sécurisés au pays du Mont Blanc ??? Nos enfants ne peuvent absolument pas faire de vélo, impossible d' aller à l' école en vélo ! Est-ce normal au pays du Mont Blanc ?

Quand on veut, on peut.

A quand un réseau de bus inter village sérieux ? Actuellement c' est pitoyable et cher.Ce n' est pas digne du pays du Mont Blanc : site touristique international, pourtant.

Pourquoi, avoir arrêter le train de nuit St Gervais/ Paris ?

Pourquoi, remplacer les trains, par des cars ?

Pourquoi faire le choix,de mettre de l' argent public, dans les autoroutes et non sur le rail, dans une région ou il y a un problème de qualité de l' air ? Notre santé et sécurité n'est-elle pas une priorité publique ?

Après l' accident du tunnel du Mont Blanc en 1999, les citoyens manifestaient pour dire : "non aux camions ce n' est pas bon pour mes poumons, oui au train c' est mieux pour mon jardin".

A l' époque,pour ce slogan, nous avons eu droit à des perquisitions, des mouchards, des convocations par la brigade de recherche avec prises d' empreintes digitales et graphologie.POURTANT... c' est toujours d' actualité.

Le temps passe, tout le monde sait exactement pourquoi, nous en sommes là, en terme de qualité de l'air. Qu'est-ce qui se passe ? N' y aurait-il pas la volonté ?

L' air c' est la vie.

Merci pour cette enquête publique. Qui vivra verra.....

Barbara Zafirooulos

St Gervais les Bains.

Copie de cet Email à l'ARSMB et Environ'mont blanc

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les réponses aux questionnements du présent courriel ayant trait à l'enquête, se trouvent pour l'essentiel dans le Chapitre III paragraphe « Transports » de notre rapport ainsi que dans certains des comptes-rendus d'auditions.

---oooOooo---

LE REGISTRE D'ENQUETE PUBLIQUE INTERNET

---0000000---

LISTE DES INTERVENANTS DES ASSOCIATIONS PAR INTERNET

---0000000---

ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc)

Monsieur CORNILLAUD Président

Et

ENVIRONN'MONTBLANC

Madame TRAPPIER

Participants :

- **Monsieur CHABERT Alain**
- **Madame GIRALDÉ MOSSET Valérie**
- **Monsieur GIRARDIN Michel**
- **Monsieur MARCHAND Jean-Jacques**
- **Monsieur MOSSET Eric**
- **Monsieur NARDI Laurent**
- **Monsieur PONSON Nicolas**
- **Madame METRAL LE KERNEVEZ Maryline**
- **Monsieur METRAL Simon**

OÏKOS KAÏ BIOS .

Madame BERGER Marie, Présidente

COMMISSION INTERNATIONALE POUR LA PROTECTION DES ALPES (CIPRA)

Monsieur BOULOGNE Alain, Président

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS

- **Madame Claude COMET, Conseillère Régionale**
- **Monsieur Alain CHABROLLE, Conseiller Régional**
- **Madame Alexandra CUSEY, Co-présidente du groupe,**
- **Monsieur Eric PIOLLE, Co-président du groupe,**
- **Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS**
- **Président de la Commission Transports, Déplacements et Infrastructures**
- **Madame JOSÉE KREMPP Co-secrétaire EELV Faucigny Mont Blanc**

ASSOCIATION ANTI CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE CHAMBÉRY **Direction de l'Association**

NOSTERCAPA

Monsieur MARCEL Gilles Secrétaire

AMIS DE SAINT GERVAIS

Monsieur BERNARD Michel Président

PAYS ROCHOIS AU NATUREL

Madame CHEREZE Claudine Présidente

TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE

Monsieur BOVERO Nicolas, Directeur Adjoint

ASSOCIATION FRANCO-SUISSE SAUVONS LE TONKIN

Monsieur GRANDCOLLOT Benoit Président

ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc)

ENVIRONN'MONTBLANC (ex CPVH Comité de Préservation du Village des Houches)

Ces Associations ont édité une contribution commune à l'enquête publique qui est apparue sur leur site internet ; elle a été largement diffusée (tractages, réunion publique) et a été reprise en tout ou partie par de nombreuses personnes tant sur le site internet que lors des différentes permanences.

Nous reproduisons ci-dessous ce document et à la suite le nom des contributeurs qui ont adressé ce document :

Enquête publique :

Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve

Ce PPA s'imposait au vu de la mauvaise qualité de l'air que nous respirons. Sa mise en place devrait représenter un ensemble de dispositions susceptibles d'améliorer une situation sans cesse dégradée.

Le diagnostic

- Il reflète hélas la réalité avec des taux hors la loi sur plusieurs sites et pour plusieurs polluants.
- L'augmentation de la pollution à l'ozone démontre que nous sommes confrontés à un problème de pollution généralisée due à l'activité humaine. Il faut donc s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports. Rappel des parts de responsabilité de chaque secteur :
Transports : 80% des NOx – 25% des PM10 – 15% des HAP
Industrie : 10% des NOx – 20% des PM10 – 55% des HAP
Résidentiel : 10% des NOx – 50% des PM10 – 25% des HAP
- Il faudra donc améliorer les services ferroviaires et les transports en commun, ainsi que développer le covoiturage et généraliser les pistes cyclables

Le périmètre

Il aurait pu intégrer l'ensemble de la vallée de l'Arve, comprise l'agglomération franco-genevoise.

Santé

- Le lien de cause à effet entre la pollution atmosphérique et la morbidité-mortalité est avéré. De nombreuses études confirment de façon implacable les effets ravageurs d'un air pollué, sur les enfants, les personnes fragiles et toute personne exposée en permanence à des taux même moyens. Il en va de la santé publique et de la mise en danger des populations. La topographie de notre vallée, ses particularismes

météorologiques et aérologiques sont des facteurs aggravants faisant du périmètre concerné une zone sensible.

- L'Institut de veille sanitaire en Région Rhône-Alpes affirme d'ailleurs: "Pour protéger la santé des populations, il convient de réduire globalement les niveaux de pollution sur la vallée, toute l'année et pour l'ensemble des polluants." (p.91 du dossier).

Efficacité

- Les mesures de réduction des émissions doivent s'avérer efficaces pour ne pas se contenter de taux de pollution rentrés dans la loi, mais suffisamment ambitieuses pour que l'air redevienne de qualité en cette région touristique et en ce site à protéger.
- Cela doit passer, certes par un changement des comportements individuels (domaine résidentiel, chauffage, non brûlage des déchets verts, déplacements), mais aussi et surtout par des décisions courageuses à tous niveaux de compétences, réduisant les émissions du domaine industriel et celui des transports.
- Favoriser ces changements de comportements par des campagnes d'information des citoyens, au sujet des pratiques les plus polluantes et de celles qui sont vertueuses, plutôt qu'une verbalisation intempestive et peu pédagogique.

Les mesures pérennes ou exceptionnelles proposées

- Ces mesures devront se traduire sur le terrain par une baisse du trafic routier (personnes et fret international) et par une volonté sans faille à ne pas tout sacrifier à la société autoroutière visée, que ce soit lors d'épisodes de pics ou au quotidien. A terme, une véritable volonté de mise en place de solutions alternatives (tram-train, ceva et prolongement Saint-Gervais, report modal des marchandises) doit s'exprimer et être traduite dans les faits, les actes et sur le terrain.
- La période hivernale étant la plus problématique (les inversions de températures concentrent les polluants au fond des vallées), il faudra appliquer des mesures spécifiques à cette période, telles que la limitation des vitesses et l'interdiction aux poids lourds les plus polluants d'emprunter l'itinéraire du tunnel du Mont-Blanc.
- La part de responsabilité du chauffage est importante, mais elle ne doit pas être exagérée. Le début de l'année 2011 a été particulièrement mauvais en termes de qualité de l'air, mais la douceur des températures a fortement diminué les besoins en chauffage, ce qui tend à modérer l'impact du chauffage sur la qualité de l'air (n'hésitez pas à parler de votre propre baisse de consommation de combustible pour le chauffage pendant cette période).
- Les feux de déchets verts sont interdits, ainsi que l'écobuage, mais aucune interdiction ne concerne les autres feux, tels que ceux autour des chantiers ou entreprises, où toutes sortes de déchets sont mis à feu, libérant des fumées très toxiques dans l'atmosphère.
- Dans les mesures temporaires, en cas de pic de pollution, il est encourageant de lire que les camions seront redirigés vers le rail (Autoroute Ferroviaire Alpine), mais aucune mention de report vers le rail n'est faite dans les mesures permanentes ou saisonnières. D'importantes capacités ferroviaires existent pourtant (ligne historique du Mont Cenis).
- Pour obtenir une diminution effective de la pollution globale il faudra mettre en place, de manière pérenne, le report du transport de marchandises vers le rail, tel qu'il est

inscrit dans la loi Grenelle de l'Environnement, qui prévoit de faire passer la part des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises de 14 à 25 % d'ici à 2022.

- D'après les modélisations proposées p.118, l'interdiction de circuler des poids lourds les plus polluants permettrait une très nette amélioration de la qualité de l'air. Il faut appliquer cette mesure rapidement pour des questions de santé publique.
- Les cartes présentées p.120 et 121 démontrent que l'application des mesures du PPA conduirait à une forte amélioration de la qualité de l'air local. Il faut appliquer toutes ces mesures avec ambition et sans tarder.

Evaluation du PPA

L'évaluation de ce PPA chaque année doit, dès la fin 2012, montrer son bien fondé, sous peine d'être taxé de gadget de circonstance, ce que personne ne souhaite, habitants, élus et pouvoirs publics.

Les auteurs des courriels qui reprennent les mêmes arguments sont :

- **Monsieur CHABERT Alain**
- **Madame GIRALDÉ MOSSET Valérie**
- **Monsieur GIRARDIN Michel**
- **Monsieur MARCHAND Jean-Jacques**
- **Monsieur MOSSET Eric**
- **Monsieur NARDI Laurent**
- **Monsieur PONSON Nicolas**

Nous retrouvons également ce document annexé sur le Registre d'Enquête Publique de la Commune de Bonneville avec quelques variantes, signé aux noms de

- **Madame METRAL LE KERNEVEZ Maryline**
- **Monsieur METRAL Simon**

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Ce document reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle ces associations ont participé.

Même en tenant compte de quelques variantes dans les courriels et courriers, notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à l'enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---000O000---

Madame BERGER Marie

Association OÏKOS KAÏ BIOS

1, place de la Libération 74 100 Annemasse

<http://oikoskaibios.monsite-orange.fr>

Objet : **Enquête publique** sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve

Annemasse, le 20 octobre 2011

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Comme nous l'avions indiqué le 11 octobre en mairie de Bonneville, nous apportons un complément à notre première contribution.

Nous avons apprécié l'accès par Internet aux documents, évitant des déplacements et un surcroît de pollution.

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour Oïkos kaï Bios Marie BERGER

N.B. Ci-dessous et en pièce jointe notre contribution de ce jour.

Association OÏKOS KAÏ BIOS

1, place de la Libération

74 100 Annemasse

<http://oikoskaibios.monsite-orange.fr>

Objet : **Enquête publique du lundi 26 septembre 2011 au vendredi 28 octobre 2011 inclus**, sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve. La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral.

Annemasse, le 20 octobre 2011

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association Oïkos Kaï Bios dont le siège est à Annemasse souhaite apporter un complément à la contribution qu'elle a déposée en mairie de Bonneville le 11 octobre (1).

Cette étude nous a appris beaucoup de choses.

Pour exemple l'écobuage. Alors qu'aujourd'hui de nombreuses municipalités fournissent à prix modique des composteurs, nous ne comprenons pas que cette pratique persiste. Son interdiction est une nécessité écologique.

Par contre l'importance donnée au chauffage et en particulier aux cheminées qui constitueraient la moitié de la pollution en « particules fines » ou PM10 nous semble abusive. Voudrait-on culpabiliser les citoyens et dédouaner les utilisateurs de gazole ? Les effets du Diesel sont en effet bien connus pour leur impact en matière de particules fines (PM10), d'oxydes d'azote (NOx) sans oublier le gaz carbonique. Oublie-t-on aussi l'industrie et la pollution aux hydrocarbures (HAP) ?

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère

Nous confirmons notre remarque sur l'étendue du territoire du PPA.

En effet, l'agglomération d'Annemasse (plus de 70 000 habitants) est un pôle important et ne saurait être séparée du reste de la vallée. Arthaz n'est qu'à quelques km d'Amancy. De même aussi pour Reignier à la limite de Cornier.

La rivière et ses affluents ne sont-ils pas l'élément central comme nous l'avons constaté lors de l'enquête publique du SM3A. Quant aux frontières, le Salève pourrait en être une comme le Môle l'est à Bonneville.

En effet, le document « Etude d'impact » page 159/180 de l'enquête publique du SM3A en juillet, mentionnait pour diverses stations, de Gaillard à la haute vallée de l'Arve, une pollution industrielle semblable avec des teneurs en métaux préoccupantes.

Au sujet de la pollution : contrôle et analyse

Nous avons remarqué en juillet, lors de l'enquête mentionnée plus haut (SM3A), l'absence de mention des hydrocarbures (HAP) et des PCB, que ce soit à la station de Passy ou à celle de Gaillard alors que la station d'Araches marquait des taux non négligeables.

Nous constatons dans le document de référence de la présente enquête, page 16/129, que les stations de Passy, de Chamonix et des Bossons ne tiennent compte ni des HAP ni des PCB. C'est regrettable.

La pollution par les NOx et les HAP provient en grande partie, comme l'indique le document page 53/129, des transports et de l'industrie.

Comme nous le pointions le 11 octobre, l'écotaxe poids lourds tarde à être mise en œuvre.

Nous souhaitons aussi que les alternatives à la voiture et aux transports routiers soient mieux développées, et rapidement.

Les mesures envisagées

- Si les comportements individuels doivent être encouragés comme le compostage des

déchets verts ou une conduite automobile plus écologique (liste non exhaustive), ils passent aussi par une réforme à tous les niveaux :

- Les professionnels du chauffage : pour exemple, un de nos membres s'est entendu dire par un chauffagiste que « pour ne plus avoir de problème avec vos vannes thermostatiques (bulles d'air), laissez vos radiateurs ouverts au maximum ». Un courrier à l'employeur et un autre à la chambre des métiers sont restés sans réponse.

- Les peintres en bâtiment : la pollution par les solvants et peintures est avérée alors qu'il existe des produits moins agressifs, que ce soit pour les particuliers ou pour les professionnels. Aucune des enseignes connues n'en commercialisent et les artisans sont réticents à modifier leurs pratiques, de surcroît au détriment de leur santé.

- L'écobuage et le chauffage : nous avons développé notre point de vue au début de

cette contribution. Nous souhaiterions les mêmes exigences au niveau des entreprises qui brûlent parfois des déchets très toxiques.

- La limitation des vitesses : sauf pour ceux qui empruntent les autoroutes, comment est

envisagée l'information ? Les panneaux lumineux des villes pourraient y faire des annonces là où est affiché l'indice de qualité de l'air. D'autres modes de diffusion sont à étudier en dehors de la presse locale pas toujours lue.

On pourrait aussi limiter partout les vitesses à 80 km/h sur route et 120 km/h sur autoroute.

Nous souhaiterions que l'on s'inspire de ce qui se passe en Suisse où le ferroutage est largement développé. En outre les taxes payées sur les autoroutes par les poids lourds y sont dissuasives.

- A propos plus spécifiquement des poids lourds, en complément du ferroutage, le GPL

ne pourrait-il pas être encouragé ?

La promotion du Diesel a été très importante pour tous les types de véhicule. Or, les filtres à particule ont leurs limites, ceci nous a été confirmé par des professionnels dans le domaine des transports en commun. La température qui permet de brûler les particules n'étant jamais atteinte (vitesse limitée en ville notamment), les autobus les « relâchent » dans la nature !

Nous nous permettons de rappeler que le GPL

- * émet environ 20 g/km de CO₂ en moins que l'essence ou le gazole

- * n'émet aucune PM₁₀ (0,085 g/km pour le gazole)

- * émet seulement 0,06 g/km oxydes d'azote contre 0,28 pour l'essence et 0,7 pour le gazole

- * émet 0,3 g/km de CO tandis que l'essence en émet 1,5 et le gazole 0,7...etc.

(Source : document de Renault datant de juillet 95, il est très difficile d'obtenir des données des constructeurs).

Aux Pays Bas, l'entreprise Prins travaille à un projet « duel fuel » pour les poids lourds (2).

C'est moins coûteux et moins polluant, alors pourquoi ne pas y accorder plus d'intérêt.

Nous souhaiterions que l'industrie française travaille à de tels projets et il en existe sans doute d'autres encore plus novateurs. Nous souhaitons que des aides soient accordées pour une réelle évolution des modes de carburation.

Une réorganisation du système de primes tenant compte de toutes les formes de pollution s'impose aussi si l'on veut lutter efficacement pour une meilleure qualité de l'air.

Il conviendrait encore d'éviter les conflits d'intérêts entre les constructeurs automobiles et les sociétés pétrolières. Les économies de carburant n'ont hélas pas toujours été le souci principal des constructeurs automobiles. Le retard dans ce domaine est considérable.

➤ Nous apprécions les efforts réalisés par les industriels (pages 50 et 51/129 du

document), permettant à terme une réduction de 60% des HAP. La législation l'a permis, par un arrêté préfectoral. Nous espérons que d'autres actes de législation seront posés dans ce sens.

Nous regrettons que les municipalités et autres collectivités locales ou nationales aient parfois peu montré l'exemple. N'est-on pas attaché, dans notre pays, à démolir pour reconstruire ensuite : le train de Samoëns en est un exemple ainsi que le tram à Annemasse pour rester dans le sujet de la présente enquête. Ce gaspillage des deniers publics est inacceptable, surtout en période de crise. Nous espérons que les mesures prises iront dans le sens d'une gestion plus économe avec une prise en charge effective par ceux qui ne respectent pas l'environnement.

Pour en revenir à la réunion du 11 avril, il est regrettable de constater que, à notre connaissance, fort peu des souhaits émis par l'ARSMB (association pour le respect du site du Mont Blanc) n'aient été envisagés.

Le développement durable n'est pas qu'un concept. Les associations de défense de la nature ne doivent pas être tenues à l'écart ou jouer le rôle de figurants. Le respect de la nature doit être au cœur des décisions, quel que soit le coût, sinon le réchauffement du climat déjà bien marqué sera irréversible.

En conclusion,

Edicter plus de contraintes environnementales est une nécessité pour conserver à chacun une qualité de vie acceptable. La santé publique doit être au cœur des préoccupations, elle est l'un des marqueurs d'un environnement pollué.

La baisse du trafic routier (personnes et fret international) devra être effective à court terme : tram-train, report nodal des marchandises...sans oublier la limitation des vitesses et les efforts des constructeurs automobiles.

Outre les mesures prévues dans le plan, qu'elles soient au niveau industriel, au niveau des transports « poids lourds » ou individuels, nous espérons que des innovations seront encore apportées, l'écotaxe poids lourds mise en œuvre et l'« eurovignette 3 » instaurée.

En effet, le 7 juin, le Parlement européen a inscrit dans ses textes le principe du pollueur-payeur et la France doit montrer qu'elle fait de réels efforts, sauf à payer encore plus d'amendes. (3)

Avec l'agrandissement du territoire du Plan de Protection de l'Atmosphère à la basse vallée de l'Arve, le développement des transports en commun et du feroutage ainsi que des campagnes d'information à tous les niveaux, nous espérons que le présent plan saura améliorer la qualité de l'air pour une protection de l'environnement digne d'un pays civilisé.

Nous vous remercions de l'attention portée à ce courrier.

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour Oïkos kaï Bios Marie BERGER

N.B. : Nos commentaires à propos de la réunion du 11 avril et de la pollution en général sont disponibles à cette adresse <http://www.cyberacteurs.org/forum/viewtopic.php?f=24&t=10837>

Notes :

(1) Première contribution déposée mardi 11 octobre à Bonneville :

« Nous regrettons que le projet d'écotaxe poids lourds ne soit pas mis en œuvre alors que D'une part, le 28 juin de cette année 3496 camions TIR ont traversé la vallée (source bulletin n° 23 de l'association pour le respect du site du Mont Blanc (ARSMB), créant une pollution par les particules fines dommageable à la santé sans aucune contrepartie de type pollueur-payeur en dépit de l'avertissement de la Commission Européenne à la France « pour manquement persistant à ses obligations en matière de pollution »

D'autre part, les préconisations de l'ARSMB ne semblent pas avoir été écoutées. En témoigne le déni du ferroutage par le représentant des transports routiers lors de la réunion plénière du 11 avril 2011 à Bonneville.

Nous souhaiterions que ce Plan de Protection de l'atmosphère englobe la basse vallée de l'Arve, l'accès au Tunnel du Mt Blanc concernant toute la vallée.

Nous craignons que le Plan de Protection de l'atmosphère, à l'instar du Grenelle de l'Environnement au sujet duquel nous attendons des mesures concrètes, ne mette pas tout en œuvre pour freiner la pollution dans la vallée.

Une contribution plus complète sera apportée ultérieurement par l'association. »

(2) GPL et poids lourds

<http://www.prinsautogas.com/en/markets/transport/transport.html>

(3) « Avertissement de la Commission Européenne à la France « pour manquement persistant à ses obligations... »

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1786&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en> et

<http://www.vosdroitsdirect.com/particuliers-news-971-avertissement-pour-non-respect-des-normes-europeennes-en-matiere-de-qualite-de-l-air.html>.

PIECE JOINTE DE L'ASSOCIATION

Association **OÏKOS KAÏ BIOS** 1, place de la Libération 74 100 Annemasse

<http://oikoskaibios.monsite-orange.fr>

Objet : **Enquête publique du lundi 26 septembre 2011 au vendredi 28 octobre 2011 inclus**, sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de la procédure est un arrêté préfectoral.

Annemasse, le 20 octobre 2011

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association Oïkos Kaï Bios dont le siège est à Annemasse souhaite apporter un complément à la contribution qu'elle a déposée en mairie de Bonneville le 11 octobre (1).

Cette étude nous a appris beaucoup de choses.

Pour exemple l'écobuage. Alors qu'aujourd'hui de nombreuses municipalités fournissent à prix modique des composteurs, nous ne comprenons pas que cette pratique persiste. Son interdiction est une nécessité écologique.

Par contre l'importance donnée au chauffage et en particulier aux cheminées qui constitueraient la moitié de la pollution en « particules fines » ou PM10 nous semble abusive. Voudrait-on culpabiliser les citoyens et dédouaner les utilisateurs de gazole ? Les effets du Diesel sont en effet bien connus pour leur impact en matière de particules fines (PM10), d'oxydes d'azote (NOx) sans oublier le gaz carbonique. Oublie-t-on aussi l'industrie et la pollution aux hydrocarbures (HAP) ?

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère

Nous confirmons notre remarque sur l'étendue du territoire du PPA. En effet, l'agglomération d'Annemasse (plus de 70 000 habitants) est un pôle important et ne saurait être séparée du reste de la vallée. Arthaz n'est qu'à quelques km d'Amancy. De même aussi pour Reignier à la limite de Cornier.

La rivière et ses affluents ne sont-ils pas l'élément central comme nous l'avons constaté lors de l'enquête publique du SM3A. Quant aux frontières, le Salève pourrait en être une comme le Môle l'est à Bonneville.

En effet, le document « Etude d'impact » page 159/180 de l'enquête publique du SM3A en juillet, mentionnait pour diverses stations, de Gaillard à la haute vallée de l'Arve, une pollution industrielle semblable avec des teneurs en métaux préoccupantes.

Au sujet de la pollution : contrôle et analyse

Nous avons remarqué en juillet, lors de l'enquête mentionnée plus haut (SM3A), l'absence de mention des hydrocarbures (HAP) et des PCB, que ce soit à la station de Passy ou à celle de Gaillard alors que la station d'Arches marquait des taux non négligeables.

Nous constatons dans le document de référence de la présente enquête, page 16/129, que les stations de Passy, de Chamonix et des Bossons ne tiennent compte ni des HAP ni des PCB. C'est regrettable.

La pollution par les NOx et les HAP provient en grande partie, comme l'indique le document page 53/129, des transports et de l'industrie.

Comme nous le pointions le 11 octobre, l'écotaxe poids lourds tarde à être mise en œuvre.

Nous souhaitons aussi que les alternatives à la voiture et aux transports routiers soient mieux développées. C'est vraiment urgent.

Les mesures envisagées

- Si les comportements individuels doivent être encouragés comme le compostage des

déchets verts ou une conduite automobile plus écologique (liste non exhaustive), ils passent aussi par une réforme à tous les niveaux :

- Les professionnels du chauffage : pour exemple, un de nos membres s'est entendu dire

par un chauffagiste que « pour ne plus avoir de problème avec vos vannes thermostatiques (bulles d'air), laissez vos radiateurs ouverts au maximum ». Un courrier à l'employeur et un autre à la chambre des métiers sont restés sans réponse.

- Les peintres en bâtiment : la pollution par les solvants et peintures est avérée alors qu'il existe des produits moins agressifs, que ce soit pour les particuliers ou pour les professionnels. Aucune des enseignes connues n'en commercialisent et les artisans sont réticents à modifier leurs pratiques, de surcroît au détriment de leur santé.

➤ L'écobuage et le chauffage : nous avons développé notre point de vue au début de cette contribution. Nous souhaiterions les mêmes exigences au niveau des entreprises qui brûlent parfois des déchets très toxiques.

➤ La limitation des vitesses : sauf pour ceux qui empruntent les autoroutes, comment est envisagée l'information ? Les panneaux lumineux des villes pourraient y faire des annonces là où est affiché l'indice de qualité de l'air. D'autres modes de diffusion sont à étudier en dehors de la presse locale pas toujours lue.

On pourrait aussi limiter partout les vitesses à 80 km/h sur route et 120 km/h sur autoroute.

Nous souhaiterions que l'on s'inspire de ce qui se passe en Suisse où le ferroutage est largement développé. En outre les taxes payées sur les autoroutes par les poids lourds y sont dissuasives.

➤ A propos plus spécifiquement des poids lourds, en complément du ferroutage, le GPL ne pourrait-il pas être encouragé ?

La promotion du Diesel a été très importante pour tous les types de véhicule. Or, les filtres à particule ont leurs limites, ceci nous a été confirmé par des professionnels dans le domaine des transports en commun. La température qui permet de brûler les particules n'étant jamais atteinte (vitesse limitée en ville notamment), les autobus les « relâchent » dans la nature !

Nous nous permettons de rappeler que le GPL

* émet environ 20 g/km de CO₂ en moins que l'essence ou le gazole

* n'émet aucune PM₁₀ (0,085 g/km pour le gazole)

* émet seulement 0,06 g/km oxydes d'azote contre 0,28 pour l'essence et 0,7 pour le gazole

* émet 0,3 g/km de CO tandis que l'essence en émet 1,5 et le gazole 0,7...etc.

(Source : document de Renault datant de juillet 95, il est très difficile d'obtenir des données des constructeurs).

Aux Pays Bas, l'entreprise Prins travaille à un projet « duel fuel » pour les poids lourds (2).

C'est moins coûteux et moins polluant, alors pourquoi ne pas y accorder plus d'intérêt.

Nous souhaiterions que l'industrie française travaille à de tels projets et il en existe sans doute d'autres encore plus novateurs. Nous souhaitons que des aides soient accordées pour une réelle évolution des modes de carburation.

Une réorganisation du système de primes tenant compte de toutes les formes de pollution s'impose aussi si l'on veut lutter efficacement pour une meilleure qualité de l'air.

Il conviendrait encore d'éviter les conflits d'intérêts entre les constructeurs automobiles et les sociétés pétrolières. Les économies de carburant n'ont hélas pas toujours été le souci principal des constructeurs automobiles. Le retard dans ce domaine est considérable.

➤ Nous apprécions les efforts réalisés par les industriels (pages 50 et 51/129 du document), permettant à terme une réduction de 60% des HAP. La législation l'a permis, par un arrêté préfectoral. Nous espérons que d'autres actes de législation seront posés dans ce sens.

Nous regrettons que les municipalités et autres collectivités locales ou nationales aient parfois peu montré l'exemple. N'est-on pas attaché, dans notre pays, à démolir pour reconstruire ensuite : le train de Samoëns en est un exemple ainsi que le tram à Annemasse pour rester dans le sujet de la présente enquête. Ce gaspillage des deniers publics est inacceptable, surtout en période de crise. Nous espérons que les mesures prises iront dans le sens d'une gestion plus économe avec une prise en charge effective par ceux qui ne respectent pas l'environnement.

Pour en revenir à la réunion du 11 avril, il est regrettable de constater que, à notre connaissance, fort peu des souhaits émis par l'ARSMB (association pour le respect du site du Mont Blanc) n'aient été envisagés.

Le développement durable n'est pas qu'un concept. Les associations de défense de la nature ne doivent pas être tenues à l'écart ou jouer le rôle de figurants. Le respect de la nature doit être au cœur des décisions, quel que soit le coût, sinon le réchauffement du climat déjà bien marqué sera irréversible.

En conclusion,

Edicter plus de contraintes environnementales est une nécessité pour conserver à chacun une qualité de vie acceptable. La santé publique doit être au cœur des préoccupations, elle est l'un des marqueurs d'un environnement pollué.

La baisse du trafic routier (personnes et fret international) devra être effective à court terme : tram-train, report nodal des marchandises...sans oublier la limitation des vitesses et les efforts des constructeurs automobiles.

Outre les mesures prévues dans le plan, qu'elles soient au niveau industriel, au niveau des transports « poids lourds » ou individuels, nous espérons que des innovations seront encore apportées, l'écotaxe poids lourds mise en œuvre et l'« eurovignette 3 » instaurée. En effet, le 7 juin, le Parlement européen a inscrit dans ses textes le principe du

pollueur-payeur et la France doit montrer qu'elle fait de réels efforts, sauf à payer encore plus d'amendes. (3)

Avec l'agrandissement du territoire du Plan de Protection de l'Atmosphère à la basse vallée de l'Arve, le développement des transports en commun et du ferroutage ainsi que des campagnes d'information à tous les niveaux, nous espérons que le présent plan saura améliorer la qualité de l'air pour une protection de l'environnement digne d'un pays civilisé.

Nous vous remercions de l'attention portée à ce courrier.

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour Oikos kai Bios

Marie BERGER

N.B. : Nos commentaires à propos de la réunion du 11 avril et de la pollution en général sont disponibles à cette adresse <http://www.cyberacteurs.org/forum/viewtopic.php?f=24&t=10837>

Notes :

(1) Première contribution déposée mardi 11 octobre à Bonneville :

« Nous regrettons que le projet d'écotaxe poids lourds ne soit pas mis en œuvre alors que

D'une part, le 28 juin de cette année 3496 camions TIR ont traversé la vallée (source bulletin n° 23 de l'association pour le respect du site du Mont Blanc (ARSMB), créant une pollution par les particules fines dommageable à la santé sans aucune contrepartie de type pollueur-payeur en dépit de l'avertissement de la Commission Européenne à la France « pour manquement persistant à ses obligations en matière de pollution »

D'autre part, les préconisations de l'ARSMB ne semblent pas avoir été écoutées. En témoigne le déni du ferroutage par le représentant des transports routiers lors de la réunion plénière du 11 avril 2011 à Bonneville.

Nous souhaiterions que ce Plan de Protection de l'atmosphère englobe la basse vallée de l'Arve, l'accès au Tunnel du Mt Blanc concernant toute la vallée.

Nous craignons que le Plan de Protection de l'atmosphère, à l'instar du Grenelle de l'Environnement au sujet duquel nous attendons des mesures concrètes, ne mette pas tout en œuvre pour freiner la pollution dans la vallée.

Une contribution plus complète sera apportée ultérieurement par l'association. »

(2) GPL et poids lourds <http://www.prinsautogas.com/en/markets/transport/transport.html>

(3) « Avertissement de la Commission Européenne à la France « pour manquement persistant à ses obligations.... »

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/09/1786&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en> et <http://www.vosdroitsdirect.com/particuliers-news-971-avertissement-pour-non-respect-des-normes-europeennes-en-matiere-de-qualite-de-l-air.html>

Complément au premier envoi

Annemasse, le 21 octobre 2011

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous souhaiterions apporter une précision au dernier paragraphe de notre contribution, avant la conclusion.

A la phrase « Le respect de la nature doit être au cœur des décisions, quel que soit le coût * », si vous voulez bien ajouter * "en privilégiant les investissements à long terme dans le sens d'un meilleur respect de l'environnement, comme le traitement des fumées mentionné page 50/129".

Avec nos remerciements,

Recevez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations respectueuses.

Pour Oikos kai Bios Marie BERGER

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

L'ensemble de ces documents ainsi que la contribution de Madame BERGER dans le Registre d'Enquête Publique de BONNEVILLE reprennent la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte pour l'essentiel par l'État lors de l'élaboration du dossier.

Même en tenant compte de quelques variantes, notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---0000000---

Monsieur BOULOGNE Alain
pour la Protection des Alpes)

Protection des Alpes (CIPRA – Commission Internationale

Monsieur le commissaire enquêteur,

Je tiens à apporter ma contribution à l'enquête publique sur le Plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve. C'est la santé des habitants de toute cette vallée et au-delà qui est menacée. Habitant Les Gets, je suis plus que concerné.

Ce PPA est un premier pas, mais il ne va pas assez loin, et en particulier sur les **solutions concrètes et immédiates** à mettre en place dès l'hiver prochain.

Il n'y a plus de temps à passer pour savoir si l'on est en période de pic de pollution ou pas. Il s'agit d'une question de santé publique et les doses de pollutions inhalées de manière quotidienne sont susceptibles de causer des maladies respiratoires et des cancers. Sont particulièrement exposés les petits enfants (8 % de la population du PPA) et les personnes âgées (6 %).

Le transport routier a été identifié comme une des sources principales de pollution.

Solutions :

Dès cet hiver, les autorités compétentes peuvent faire le tri des camions équipés de moteurs Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, les plus polluants. Camions qui devraient être déviés vers le tunnel ferroviaire du Mont Cenis, en capacité de les recevoir tout de suite sur des trains. Seuls les camions Euro 5 pourraient encore emprunter le tunnel du Mont-Blanc. A noter que le prix de passage du tunnel pour un camion (320€) est sensiblement identique au transbordement sur le train.

Dans le même sens, il pourrait être possible d'interdire, lors des pics de pollution, la circulation locale des véhicules polluants, type camionnettes et voitures.

Il faut tout l'hiver, période la plus problématique,

diminuer la vitesse de tous les véhicules thermiques à 70 km/h.

La desserte locale des camions devrait, à terme, ne plus être possible qu'avec des moteurs euro 5.

Ces mesures ne demandent pas d'investissement à la collectivité, hormis les contrôles et peuvent être mises en place très rapidement. Il faut juste un peu de courage politique, mais le risque sur la santé publique devrait faire réfléchir.

Coté chauffage des maisons, il faut sans tarder accompagner la mise en route de l'isolation des bâtiments, le renouvellement des appareils de chauffage (aides de l'ademe, de la région, du conseil général, etc.)

Je suis président de la commission internationale pour la protection des Alpes (CIPRA) et c'est aussi avec ce regard sur le territoire que j'appuie sur l'urgence des premières mesures à mettre en place.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Ce courriel reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle de nombreuses associations environnementales ont participé.

Même en tenant compte de quelques variantes, notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---0000000---

EUROPE ECOLOGIE LES VERTS

Les Conseillers Régionaux du parti E.E.L.V (Europe Ecologie Les Verts) ont apporté leurs contributions à cette enquête publique, nous reproduisons ci-dessous leurs différents courriers parvenus par courriel et également par courriers :

- **Lettre de Madame Claude COMET** arrivée à la Sous Préfecture de Bonneville
- **Lettre de Monsieur Alain CHABROLE** Lettre commune de
 - **Alexandra CUSEY** Co-présidente du groupe,
 - **Eric PIOLLE** Co-président du groupe,
 - **Jean-Charles KOHLHAAS** Président de la Commission Transports, Déplacements et Infrastructures

Ces deux lettres ayant été remises par Monsieur Alain CHABROLLE à l'issue de son entretien, lors de la Permanence de La Roche Sur Foron.

Madame Claude COMET, Conseillère Régionale

Elodie Gineste

Collaboratrice de groupe • Groupe des élus **EUROPE ECOLOGIE LES VERTS**



Rhône-Alpes Région

A l'attention de :

MM. Raymond MAUBUISSON,

Michel MESSIN

et Yves CASSAYRE

Commission d'enquête sur le PPA de la vallée de l'Arve

Sous-préfecture de Bonneville

122, rue du Pont - Boîte postale 138

74 136 BONNEVILLE cedex

Lyon, le 25 octobre 2011

Objet : Enquête publique sur le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve.
Contribution de Claude Comet, Conseillère régionale Europe Ecologie - Les Verts
Messieurs les commissaires enquêteurs,

La vallée de l'Arve est encaissée, la circulation de l'air et son renouvellement sont donc limités.

La pollution atmosphérique touche donc aussi bien les écosystèmes qui sont fragiles car, entre autres, sensibles aux polluants, que la population, exposée en continu aux pics mais aussi à la pollution de fond. C'est d'ailleurs cette dernière qui est la plus nocive comme le relève l'Institut de Veille Sanitaire « Le danger pour la santé publique ne réside pas tant les épisodes de pics que dans une exposition chronique, au quotidien, à des taux médiocres voire moyens ». La vallée de l'Arve est aussi une vallée d'intenses échanges routiers de marchandises comme de personnes. Le tunnel du Mont-Blanc capte ainsi des milliers de camions quotidiens, à cela s'ajoute les mouvements pendulaires vers Genève et l'arc lémanique ainsi que les touristes en période de vacances d'hiver (fin d'année, février...).

A cela s'ajoute une croissance démographique continue due à l'attractivité de l'agglomération franco-valdogenevoise et du territoire en lui-même. Cela conduit à une conurbation et à une densification urbaine ainsi que des infrastructures qui remettent en question l'équilibre voire la santé de ce territoire.

Les conséquences des éléments de contexte précités sont une qualité de l'air en constante dégradation.

On constate ainsi une très mauvaise année 2010, confirmant la tendance des années 2000, avec de (trop) nombreux dépassements des seuils réglementaires : 12 jours d'alerte à la pollution continue en mars, déjà 41 jours de dépassements des seuils de valeur limite (PM10) à Passy au 1er trimestre 2011...

Un Plan de Protection de l'Atmosphère est en cours d'adoption, résultat de la pugnacité des associations locales. Nous tenons à saluer leur investissement dans le temps et le sérieux de leurs analyses et préconisations.

Mais la satisfaction s'arrête malheureusement là.

L'enjeu de santé publique est réel, prégnant et urgent : la population est en danger en ce moment même. La topographie de la vallée de l'Arve, ses particularismes météorologiques et aérologiques aggravent en effet une pollution ambiante importante et de nombreuses études confirment de façon implacable les effets ravageurs d'un air pollué, sur les enfants, les personnes fragiles et toute personne exposée en permanence à des taux même moyens. Pourtant, - et c'est là qu'est le problème - les mesures prévues sont soit mal priorisées soit inopérantes car non chiffrées non financées et sans calendrier. Sans compter un diagnostic, qui s'il apparaît complet et rigoureux dans ses relevés, présente des données parfois obsolètes (notamment concernant les flux de véhicules) et des interprétations pour le moins orientées concernant l'établissement des responsabilités. Ce sont en effet les particuliers qui sont le plus mis en cause et singulièrement le mode de chauffage au bois, l'écobuage et les feux d'artifices, alors que leurs impacts réels sont pour le moins limités voire anecdotiques pour les deux derniers. Au contraire, l'analyse est plutôt à décharge pour les industriels et les professionnels de la route qui dans les faits sont les émetteurs les plus prépondérants de toutes les pollutions.

Remarques liminaires sur le périmètre du PPA

Je tiens à exprimer mon étonnement quant au fait que la commune d'Annemasse ne soit pas incluse dans le périmètre étudié, ce qui aurait non seulement été cohérent mais surtout plus exact quant au fonctionnement de la vallée. De même la prise en compte de la dynamique et des interactions avec le franco-valdo-genevois était nécessaire. La vallée de l'Arve se caractérise en effet par ses flux de transit et d'échanges de population comme

de marchandises, aux niveaux transalpin, transfrontalier et local.

Un constat : la contribution majeure du mode de développement choisi et de l'accroissement de la population, temporaire et permanente, sur la pollution atmosphérique

□□ Influence des récents choix du développement sur les émissions de polluants atmosphériques

La vallée de l'Arve est connue pour son industrie, dont certaines entreprises (telle SGL Carbon SAS) ont été très polluantes et le sont encore, malgré les filtres mis en place. Mais cette activité industrielle est aujourd'hui « concurrencée » par deux autres vecteurs de pollution.

La vallée est ainsi aussi devenue un pôle d'attraction touristique majeure grâce à ses paysages extraordinaires (présence du Mont-blanc...), avec notamment le développement de domaines skiables pouvant accueillir des skieurs, dont la grande majorité arrive en voiture. Plus récemment la vallée de l'Arve est devenue lieu d'implantation de nombreuses résidences secondaires pour un public aisé (Anglais, Suisses, etc.).

Il n'y a pas eu, pour accompagner ce développement, de réflexion suffisamment précoce d'aménagement du territoire. Ainsi aujourd'hui encore, un seul Schéma de COhérence Territoriale (Faucigny Glières) est en place. Rien, surtout, alors qu'explosaient les constructions publiques, commerciales ou privées n'a été pensé en termes de transports publics. Pire, le routier reste privilégié par les collectivités locales ou territoriales (Conseil général)

□□ Un accroissement soutenu de la population, temporaire et permanente

La croissance démographique de la vallée est plus modérée que par le passé et que la moyenne du département de la Haute-Savoie. Elle a cependant été de +40% entre 1975 et 1999 et la densité actuelle est de près de 450 habitants au km², alors que celle du département tourne plutôt autour des 159 habitants au km². 154 034 personnes vivent ainsi de manière permanente dans la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère. Dans le même temps la population temporaire, touristes et occupants de résidences secondaires, a bondi. Sur la seule ville de Chamonix les touristes représentent ainsi 60 000 visiteurs par jour l'hiver et 100 000 l'été. Les résidences secondaires et logement occasionnel représentent ainsi 40% du parc immobilier.

Concernant les émissions de polluants, on peut distinguer celles liées au mode de chauffage, et indirectement à la qualité de l'isolation du bâti, et celles liées aux déplacements des personnes, tributaires du marché immobilier et de l'attractivité du territoire.

□□ L'influence du mode de chauffage :

Premier constat, plus d'un tiers des logements, principaux et temporaires, est chauffé au fioul. Or, étonnamment, seul le chauffage bois, qui ne représente qu'environ 10% des installations de chauffage, est comptabilisé comme émetteur de particules (PM10). Le mazout est pourtant un combustible polluant très émetteur non seulement de particules mais aussi de dioxyde de soufre... J'insiste donc sur le fait que la part de responsabilité de ces deux combustibles doit être clairement établie sans quoi les conclusions seraient tronquées, avec pour autres conséquences la désinformation et la décrédibilisation d'une énergie renouvelable, locale et peu coûteuse.

Par ailleurs concernant les mesures des particules PM10 si la part du résidentiel présente des

dépassements des seuils limite en période de chauffe hivernale, on peut également constater une pollution de fond de près de $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ même en été, donc hors période de chauffage. Pourtant, l'origine de ce filigrane de pollution n'est ni identifiée ni questionnée. Si un effort est à faire dans ce domaine c'est sur le bâti énergétivore, qu'il s'agisse de résidences principales ou d'immobilier de loisirs. Il est d'ailleurs essentiel de distinguer les émissions liées aux habitants permanents et celles relevant des touristes : leur occupation d'un patrimoine immobilier de mauvaise qualité, leur nombre massif en période de vacances hivernales ont sans aucun doute un impact sur les rejets de polluants. Seules une réelle volonté politique et une action déterminée (aide à l'isolation, aide à la mise en place de modes de chauffage performants...) en direction des propriétaires de ces biens immobiliers touristiques peuvent permettre de revoir à la baisse consommations énergétiques et rejets polluants. Un effort doit être fait pour assurer un confort de chauffe suffisant à tous dans un milieu aussi rigoureux.

□□L'impact du marché immobilier et de l'attractivité du territoire sur la mobilité

On peut tout d'abord constater deux conséquences graves pour l'équilibre du territoire :

- d'une part la spéculation foncière qui repousse les actifs du tourisme (vallée de Chamonix, val d'Arly) vers la vallée de l'Arve

- d'autre part les migrations pendulaires des nombreux actifs vers le Genevois

Avec pour conséquences ces forts taux d'émissions de particules PM10 (près de 90 tonnes par an).

La réponse à la problématique déplacements est donc la nécessaire mise en place d'un système de transports collectifs publics performant et coordonné à l'échelle du territoire. Le raisonnement qui était de dire qu'aucune offre ne pouvait être organisée du fait d'une population trop diffuse ne tient plus.

En conclusion, je suis donc favorable à ce Plan de Protection de l'Atmosphère car il révèle une prise de conscience indispensable face à l'urgence de santé publique.

Pour autant je suis extrêmement réservée sur les mesures envisagées, trop peu opérantes (pas de chiffrages ou de budget, pas de calendrier de mise en oeuvre...) et trop mal priorisées pour réellement protéger la population, en particulier les enfants et les personnes fragiles.

Je regrette par ailleurs que, parmi les « mesures » envisagées, les deux suivantes aient été écartées :

- favoriser la construction de biens et de marchandises plus locales, inciter à moins consommer, pour limiter les transports

- geler toute infrastructure routière, voie nouvelle, nouveau projet d'urbanisme d'envergure ou de zone commerciale sans étude d'impact sur la qualité de l'air.

Budgétées et opérationnelles, elles auraient pu favorablement influencer sur la qualité de l'air et les choix d'aménagement du territoire.

En complément des mesures proposées, voici donc mes préconisations :

- accélérer la mise en place d'un SCOT sur la Vallée de l'Arve, Annemasse comprise, en prenant en compte l'interaction avec le franco-valdo-genevois

- mettre en place un plan de déplacement en transports en commun, fort et attractif, à l'échelle de ce SCOT

- mettre en place une gouvernance locale pour organiser et coordonner l'ensemble des transports en commun

- Que l'Etat et les collectivités territoriales et locales prennent leurs responsabilités en matière de transports en investissant massivement sur la mise en place des transports en communs valléens. En particulier que la Région et l'Etat procèdent rapidement au renforcement de la ligne ferroviaire valléenne. Il y a urgence sanitaire.

- Accompagner et développer une éducation écocitoyenne auprès des habitants pour ce qui relève de leurs pratiques et responsabilité : déplacements, consommation, isolation et utilisation des énergies renouvelables pour le logement (collectif et individuel)...

En espérant que cette contribution vous aidera à construire votre appréciation, je vous prie d'agréer, messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Claude Comet,

Conseillère régionale Europe Ecologie - Les Verts

---oooOooo---

Monsieur Alain CHABROLLE, Conseiller Régional

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Veillez trouver en pièce jointe la version informatique des contributions de Alain Chabrolle, Conseiller régional EELV, et du groupe des élus régionaux EELV à l'enquête publique sur le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, reçues par ailleurs en main propre hier en mairie de La Roche-sur-Foron.

En espérant que ces contributions vous aideront à construire votre appréciation.

Salutations écologistes,

Elodie Gineste

Collaboratrice de groupe • Groupe des élus **EUROPE ECOLOGIE LES VERTS**



A l'attention de :

MM. Raymond MAUBUISSON,

Michel MESSIN

et Yves CASSAYRE

Commission d'enquête sur le PPA de la vallée de l'Arve

Sous-préfecture de Bonneville

122, rue du Pont - Boîte postale 138

74 136 BONNEVILLE cedex

Lyon, le 25 octobre 2011

Objet : Enquête publique sur le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve.

Contribution d'Alain Chabrolle, Conseiller régional Europe Ecologie - Les Verts

Messieurs les commissaires enquêteurs,

La vallée de l'Arve est encaissée, la circulation de l'air, et son renouvellement, est donc limitée.

La pollution atmosphérique touche ainsi aussi bien les écosystèmes qui sont fragiles car, entre autres, sensibles aux polluants, que la population, exposée en continu aux pics mais aussi à la pollution de fond. C'est d'ailleurs cette dernière qui est la plus nocive comme le relève l'Institut de Veille Sanitaire « Le danger pour la santé publique ne réside pas tant les épisodes de pics que dans une exposition chronique, au quotidien, à des taux médiocres voire moyens ». La vallée de l'Arve est aussi une vallée d'intenses échanges routiers de marchandises comme de personnes. Le tunnel du Mont-Blanc capte ainsi des milliers de camions quotidiens, à cela s'ajoute les mouvements pendulaires vers Genève et l'arc lémanique ainsi que les touristes en période de vacances d'hiver (fin d'année, février...).

A cela s'ajoute une croissance démographique continue due à l'attractivité de l'agglomération franco valdo genevoise et du territoire en lui-même. Cela conduit à une conurbation et à une densification urbaine ainsi que des infrastructures qui remettent en question l'équilibre voire la santé de ce territoire.

Les conséquences des éléments de contexte précités sont une qualité de l'air en constante dégradation.

On constate ainsi une très mauvaise année 2010, confirmant la tendance des années 2000, avec de (trop) nombreux dépassements des seuils réglementaires : 12 jours d'alerte à la pollution continue en mars, déjà 41 jours de dépassements des seuils de valeur limite (PM10) à Passy au 1er trimestre 2011...

Un Plan de Protection de l'Atmosphère est en cours d'adoption, résultat de la pugnacité des associations locales.

Nous tenons à saluer leur investissement dans le temps et le sérieux de leurs analyses et préconisations.

Mais la satisfaction s'arrête malheureusement là.

L'enjeu de santé publique est réel, prégnant et urgent : la population est en danger en ce moment même. La topographie de la vallée de l'Arve, ses particularismes météorologiques et aérologiques aggravent en effet une pollution ambiante importante et de nombreuses études confirment de façon implacable les effets ravageurs d'un air pollué, sur les enfants, les personnes fragiles et toute personne exposée en permanence à des taux même moyens. Pourtant, - et c'est là qu'est le problème - les mesures prévues sont soit mal priorisées soit inopérantes car non chiffrées non financées et sans calendrier. Sans compter un diagnostic, qui s'il apparaît complet et rigoureux dans ses relevés, présente des données parfois obsolètes (notamment concernant les flux de véhicules) et des interprétations pour le moins orientées concernant l'établissement des responsabilités. Ce sont en effet les particuliers qui sont le plus mis en cause et singulièrement le mode de chauffage au bois, l'écobuage et les feux d'artifices, alors que leurs impacts réels sont pour le moins limités voire anecdotiques pour les deux derniers. Au contraire, l'analyse est plutôt à décharge pour les industriels et les professionnels de la route qui dans les faits sont les émetteurs les plus prépondérants de toutes les pollutions.

Remarques liminaires sur le périmètre du PPA

Je tiens à exprimer mon étonnement quant au fait que la commune d'Annemasse ne soit pas incluse dans le périmètre étudié, ce qui aurait non seulement été cohérent mais surtout plus exact quant au fonctionnement de la vallée. De même la prise en compte de la dynamique et des interactions avec le franco-valdo-genevois était nécessaire. La vallée de l'Arve se caractérise en effet par ses flux de transit et d'échanges de population comme de marchandises, aux niveaux transalpin, transfrontalier et local.

D'autre part, concernant la pollution atmosphérique, il s'agit là d'une question de santé publique et les doses de pollutions inhalées de manière quotidienne sont susceptibles de causer des maladies respiratoires et des cancers.

Sont particulièrement exposés les petits enfants (8 % de la population du PPA) et les personnes âgées (6 %).

Les maladies respiratoires

Les maladies de l'appareil respiratoire regroupent aussi bien des affections très fréquentes qui peuvent être aiguës que des affections chroniques comme la bronchite chronique ou l'asthme. En Rhône-Alpes, entre 2000 et 2008, le nombre annuel de décès par maladies respiratoires était d'environ 2 770, ce qui en fait la troisième cause de mortalité. Le taux comparatif annuel de décès sur cette période pour chaque territoire et pour les hommes comme pour les femmes était inférieur à la valeur nationale, excepté pour les hommes sur le territoire Ouest (taux annuel de décès de 96,5 versus 87,4 pour la moyenne nationale et 82,8 pour la moyenne régionale).

D'autre part, vivre au bord d'une route à fort trafic multiplie par deux la mortalité par maladies cardio-pulmonaires (The Lancet, octobre 2002).

L'OMS a chiffré le nombre de décès annuels directement attribuables à la pollution routière en France: 17 600 morts en 1996 (31 700 décès, toutes pollutions atmosphériques confondues), auxquels il faut ajouter 18 700 hospitalisations, 20 400 bronchites chroniques et 250 000 cas de bronchites chez les moins de 15 ans. Le coût des dépenses de santé liées à la pollution routière était de 21,6 milliards en 1996. A titre comparatif, le déficit de la sécurité sociale devrait atteindre 14 milliards en 2004.

Des études à long terme montrent que les populations respirant un air chargé de poussières ont une espérance de vie réduite. Une réduction, même très faible et tout à fait réalisable des concentrations de particules (PM10) de l'ordre de 5 g/m³, pourrait éviter 6 000 décès annuels dans 26 villes d'Europe et aurait un impact important sur l'amélioration de la santé, information démontrée par le rapport APHEIS sur l'impact de la pollution de l'air sur la santé, publié le 31 octobre 2002. A partir du 1er janvier 2005, le seuil de pollution par les PM10 sera de 50 g/m³ à ne pas dépasser dans une journée, et de 40 g/m³ annuellement. Une étude française confirme ces constatations. Une élévation de 10 g/m³ du niveau des indicateurs de pollution augmente les risques de mortalité de 1 à 5% selon le temps d'exposition (entre 1 et 5 jours) : Programme la pollution de l'air dans 9 villes françaises (PSAS-9).

80% des cancers (soit 120 000 décès par an en France, hors tabac) sont massivement imputables à la pollution de l'air, de l'eau et de nos aliments, d'après Dominique Belpomme, cancérologue, chargé du Plan Cancer par le Président de la République, et auteur de « Ces maladies créées par l'homme », livre publié en février 2004. Le cancer, qui est devenu la première cause de mortalité des moins de 65 ans, est une maladie fabriquée de toutes pièces par l'homme et induite en grande partie par la pollution de notre environnement. On assiste également à une augmentation inquiétante des cancers chez les enfants de 0 à 14 ans, dans plusieurs pays.

Les polluants émis par les moteurs sont nombreux et leur interaction entre eux provoque une toxicité accrue pour la santé, un " cocktail " beaucoup plus meurtrier que la somme individuelle des polluants émis.

Les particules (PM10, PM2,5) émises par les transports sont responsables de 60% des décès dus aux émissions totales de particules en France

Les particules de faible diamètre (PM2,5), ou " ultra fines ", sont très nocives, car elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire. De plus, les particules transportent souvent d'autres polluants, tels les HAP ou des métaux.

Le NO₂ est le polluant routier par excellence, car émis à 75-80% par le trafic routier sur le territoire (vallée de l'Arve).

Alors, quelles conséquences sur la santé et l'environnement ?

Sur la santé

Les particules fines ont des effets différents suivant leur taille : les plus grosses restent dans les voies aériennes supérieures, et les plus fines pénètrent les alvéoles pulmonaires. Les dioxydes d'azote pénètrent dans les fines ramifications de l'appareil respiratoires.

Les conséquences peuvent être les suivantes sur la santé :

- de façon conjoncturelle, augmentation des affections respiratoires (bronchiolites, rhino-pharyngites), baisse de la capacité respiratoire, excès de toux ou de crises d'asthme, hypersécrétion bronchique, augmentation des irritations oculaires, augmentation de la morbidité cardio-vasculaire (particules fines), dégradation des défenses de l'organisme aux infections microbiennes

- plus grave encore : on note une incidence sur la mortalité à court terme pour affections respiratoires ou cardio-vasculaires (dioxyde de soufre et particules fines)

- enfin, on observe une incidence sur la mortalité à long terme par cancérigènes (particules fines, benzène)

Sur l'environnement

Outre les effets sur la dégradation des matériaux et bâtiments, on se contentera de rappeler les effets sur les forêts : « le principal effet des polluants atmosphériques est leur contribution aux phénomènes de pluies acides qui, en liaison avec d'autres facteurs (sécheresse, parasites...) entraînent le dépérissement des forêts et la dégradation des sols. »

Très peu développé dans le PPA de la vallée de l'Arve !

Source : air parif

Les polluants

Les PM₁₀ présentent des taux hors la loi depuis 2007: Au-dessus de 35 jours par an de dépassement de 50micro/gramme par m³ d'air en moyenne journalière, la loi n'est pas respectée: A titre d'exemple, sur la seule station de Passy, le nombre de jours de dépassements a été pour 2007 : 54 jours, 2008 : 51 jours, 2009 : 39 jours, 2010 : 52 jours. Pour 2011, déjà au 15 mars on déplorait 41 jours de dépassements. Et d'autres lieux que Passy ne sont pas mieux lotis.

De plus, ramener la pollution en vallée de l'Arve et ailleurs aux seules PM₁₀ (dont certaines sont cancérigènes), c'est faire l'impasse sur d'autres polluants tout aussi nocifs et dangereux. Par ailleurs concernant les mesures des particules PM₁₀ si la part du résidentiel présente des dépassements des seuils limite en période de chauffe hivernale, on peut également constater une pollution de fond de près de 20µg/m³ même en été, donc hors période de chauffage.

Pourtant, l'origine de ce filigrane de pollution n'est ni identifiée ni questionnée :

- Ozone (O₃) : il n'est pas un polluant primaire. Il naît sous l'action du soleil et de la chaleur de transformations complexes photochimiques des composés organiques volatils (COV) et surtout du NO₂ issu du trafic routier. Il provoque des irritations oculaires et des altérations pulmonaires pouvant être graves. La valeur cible de 25 dépassements par an est régulièrement dépassée notamment à Chamonix et à la station de l'Aiguille du Midi. Il n'est présent que l'été, en action sur les COV et le NO₂.

- La vallée est soumise à une dégradation de la qualité de l'air à différentes périodes de l'année. Les principales raisons sont les particules en suspensions dues aux fumées de moteurs diesel ou de vapeurs industrielles recondensées. Même en saison estivale, les zones d'altitudes sont touchées par une pollution à l'ozone. Tout cela est du au trafic routier notamment les poids lourds.

- Le dioxyde d'azote (NO₂) est régulièrement au-dessus de la valeur limite, depuis 2003, notamment aux Bossons, à Saint-Gervais et en tous points de la vallée à proximité des voies routières. Le NO₂ provoque une hyperactivité bronchique et des altérations pulmonaires graves. La source d'émission de ce NO₂ est le transport routier (voitures et poids lourds) pour 80% de ses émissions. Le chauffage n'est que très peu générateur.

- *Le dioxyde d'azote (NO₂) est régulièrement au-dessus de la valeur limite, depuis 2003, notamment aux Bossons, à Saint-Gervais et en tous points de la vallée à proximité des voies routières. Le NO₂ provoque une hyperactivité bronchique et des altérations pulmonaires graves. La source d'émission de ce NO₂ est le transport routier (voitures et poids lourds) pour 80% de ses émissions.* **DOUBLON – remarque Cre.Enq.**

- Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et notamment le Benzo a Pyrène (BaP) qui a suscité l'indignation générale de la population à l'annonce des taux relevés en 2008, à savoir 4 nano/grammes/m³ d'air alors qu'on est hors la loi au-delà de 1 nano/gramme. En 2010, si on relève une amélioration de l'ordre de 30%, on est encore à 2,6, encore soit 2 fois et demi au-dessus du seuil légal.

Les HAP, comme les PM₁₀ augmentent les risques cardiaques et certains sont cancérigènes. Le principal émetteur de ce polluant est le secteur industriel.

Concernant les émissions de polluants, on peut distinguer celles liées au mode de chauffage. Plus d'un tiers des logements, principaux et temporaires, est chauffé au fioul. Or, étonnamment, seul le chauffage bois, qui ne représente qu'environ 10% des installations de chauffage, est comptabilisé comme émetteur de particules (PM₁₀). Le mazout est pourtant un combustible polluant très émetteur non seulement de particules mais aussi de dioxyde de soufre... J'insiste donc sur le fait que la part de responsabilité de ces deux combustibles doit être clairement établie sans quoi les conclusions seraient tronquées, avec pour autres conséquences la désinformation et la décredibilisation d'une énergie renouvelable, locale et peu coûteuse..

Qualité de l'air intérieur : le grand absent dans le PPA

Nous passons de 70 à 90 % de notre temps (voire plus pour certaines populations sensibles comme les jeunes enfants et les personnes âgées) à l'intérieur de locaux divers (locaux d'habitation, de travail ou destinés à recevoir le public) et de moyens de transport, où nous sommes exposés à divers polluants, principalement par inhalation.

A la différence de la pollution de l'air extérieur, plus médiatisée et faisant l'objet de réglementations, celle de l'air intérieur est restée relativement méconnue jusqu'à présent. L'air intérieur fait partie de la sphère privée, il est donc nettement plus difficile à investiguer alors que les concentrations de polluants peuvent y être élevées et n'ont pas de valeurs limites établies.

Il faut donc prendre des mesures adaptées à notre région et s'attaquer à toutes les causes des émissions polluantes, sans exception, et ne pas concentrer toutes les contraintes sur les citoyens et les artisans locaux, en faisant l'impasse sur les secteurs industriels et des transports.

En conclusion, je suis donc favorable à ce Plan de Protection de l'Atmosphère car il révèle une prise de conscience indispensable face à l'urgence de santé publique.

Pour autant je suis extrêmement réservé sur les mesures envisagées, trop peu opérantes (pas de chiffrages ou de budget, pas de calendrier de mise en oeuvre...) et trop mal priorisées pour réellement protéger la population, en particulier les enfants et les personnes fragiles.

En complément des mesures proposées, voici donc mes préconisations :

- mettre en lien avec le PRSE2 (Plan régional Santé Environnement 2) car aucune cohérence,
- volet éducation et sensibilisation à développer
- Responsabilisation des acteurs : formation

- volet sur le suivi notamment en matière de santé environnement et de biodiversité.
- continuer à améliorer et actualiser les connaissances
- recourir à une méthode participative déjà pratiquée par la Fédération Régionale des Réseaux de Santé : partir des conditions de vie des citoyens sur le terrain et travailler avec l'ensemble des acteurs sociaux et de santé.
- élargir aux associations environnementales, de transports et travaillant sur l'habitat sain etc....
- mise en place de vrai débat citoyen (experts, acteurs locaux, associations....) sur problématique générale et préconisations,
- information auprès de la population sur indication des pics de pollutions grâce à des panneaux lumineux.
- air intérieur : information au public et des milieux médicaux et para-médicaux, formation des professionnels, soit par des stages spécifiques (formation continue) soit par l'intégration de modules spécifiques au cours des formations initiales.
- méthodologie : cartographie pour avoir des ciblage territoriaux.
- place réelle des collectivités
- actions auprès des populations cibles : enfants, personnes âgées,
- actions auprès des centres de soins type sanatorium et ou hôpitaux (comment informer de la pollution qui encombre la vallée, les malades qui viennent chercher l'air pur dans nos montagnes).

En espérant que cette contribution vous aidera à construire votre appréciation, je vous prie d'agréer, messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Alain CHABROLLE

Conseiller Régional Europe Ecologie les Verts

PIECE JOINTE N° 2



Lyon – Confluence, le 25 octobre 2011

A l'attention de :

MM. Raymond MAUBUISSON,

Michel MESSIN et Yves CASSAYRE

Commission d'enquête sur le PPA de la vallée de l'Arve

Sous-préfecture de Bonneville

122, rue du Pont - Boîte postale 138
74 136 BONNEVILLE cedex

Objet : Enquête publique sur le plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve
Avis du groupe des élus "Europe Écologie – Les Verts" au Conseil régional Rhône-Alpes
Messieurs les commissaires enquêteurs,

C'est avec un vif intérêt que nous avons suivi l'élaboration du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la vallée de l'Arve, fruit de la pugnacité des associations environnementales du territoire. Nous tenons d'ailleurs à saluer leur investissement dans le temps et le sérieux de leurs analyses, qui ont en partie nourri la présente contribution. Pour autant, nous avons souhaité exprimer un avis propre, en tant que conseillers régionaux, en s'attachant plus particulièrement à une des sources de pollution qui accablent ce territoire sensible : les transports. Notre contribution complète sur ce point celle d'Alain Chabrolle, vice-président du Conseil régional délégué à la Santé et à l'Environnement, qui traite plutôt des aspects sanitaires. Elle complète aussi celle de Claude Comet, qui aborde les problématiques relatives à sa délégation au Tourisme et à la Montagne.

En effet, la manière dont le PPA traite l'enjeu des transports nous interpelle particulièrement. Vous le savez, en tant qu'autorité organisatrice du réseau de transports express régionaux (TER), le Conseil régional est très directement concerné par l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants locaux liés aux déplacements motorisés. De ce point de vue, il est difficile de ne pas se sentir concerné par la gravité de la pollution mesurée dans la vallée de l'Arve, et par le poids du secteur des transports dans certains types d'émissions : 79% pour les oxydes d'azote (NOx, dont on connaît l'effet induit sur le taux d'ozone), 36% pour le monoxyde de carbone (CO), 23% pour les particules en suspension (PM 10), 15% pour les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), l'un des composés organiques volatiles les plus dangereux. Il est encore plus difficile de se satisfaire des mesures envisagées (mesure n°P3, pp. 70-74, mesure n°T2, p.78).

2

1- Le grand flou des acteurs à mobiliser et des financements

Tout d'abord, comme dans le reste du plan, l'énoncé des mesures en reste au stade des intentions générales. Les principaux acteurs publics susceptibles d'opérationnaliser un tant soit peu ces intentions sont listés, mais la liste mériterait d'être complétée : RFF pour les investissements ferroviaires, ADEME pour les plans de déplacements d'entreprise, intercommunalités pour la mise en place d'un périmètre de transports urbains à l'échelle du territoire. De même, il conviendrait de lister un certain nombre d'acteurs privés, dont on attend justement la mobilisation : associations de gestion des zones d'activités (pour la mise en place de PDE inter-entreprises), chambres consulaires, transporteurs routiers et autocaristes locaux.

Surtout, comment ne pas sourire en lisant que le seul financement identifié est le 2ème appel à projets "ÉcoQuartier" du ministère de l'Écologie ? Cet appel à projets national, dont on voit mal le lien avec le volet "transports" du PPA, est clos depuis le 21 avril ! L'absence de réflexion sur les moyens à mobiliser est flagrante. Le PPA devrait renvoyer au contrat de projets État-Région, qui flèche les investissements dans les infrastructures ferroviaires. Il devrait aussi faire état d'un levier potentiel très conséquent : l'élargissement de la collecte du versement transport (notamment à la Communauté de communes Faucigny-Glières).

Une autre ressource avait été envisagée par le comité de pilotage du PPA : une majoration des péages au tunnel du Mont-Blanc (+ 0€50 pour les poids lourds, +0€20 pour les véhicules particuliers. Il est fort regrettable que cette solution pérenne de financement des mesures du PPA n'ait pas été retenue.

Il faut dire que tous les acteurs publics ne sont pas du même avis quant à la nécessité d'une internalisation des coûts environnementaux du transport routier. En janvier dernier, le Conseil général de Haute-Savoie a fait part de son hostilité en demandant à Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, qu'elle exempte la Haute-Savoie du futur dispositif national d'éco-redevance poids lourds¹. Encore une ressource en moins qui met en exergue un autre point aveugle du PPA : le financement du plan d'actions pourrait s'appuyer sur les budgets Transports du Conseil régional et du Conseil général. En effet, les arbitrages entre crédits "routiers" et crédits "transports collectifs" de ces deux collectivités ont des effets indirects mais concrets sur la circulation dans la vallée de l'Arve.

2- Une stratégie trop timorée sur le volet "émissions des transports « locaux »"

En ce qui concerne le recours à la voiture individuelle, le PPA se montre à la hauteur des enjeux sur un point : la limitation des vitesses de circulation. Cependant le plan se doit d'être plus précis, en s'appuyant sur les préconisations issues de l'exercice de modélisation (modèle TransAlp'Air présenté en annexe 12 pp.116-21). La période de limitation devrait ainsi être étendue du 1er octobre au 1er avril, et bien concerner toutes les voies dont la vitesse de circulation est supérieure à 70 km/h.

Cependant les restrictions à l'usage de l'automobile "solo" ne donneront rien si elles ne s'accompagnent pas d'une promotion des alternatives.

Or, dans cette vallée densément peuplée (450 hab./km²), beaucoup peut être fait pour augmenter la part modale des transports collectifs, actuellement dérisoire dans les
1 Conseil général de la Haute-Savoie, "Le Conseil général arrête une position sur le projet d'écoredevance poids lourds", communiqué de presse du 24 janvier 2011.

3

déplacements domicile – travail (2% !). Cela passe par une amélioration de l'offre à court terme (fréquence, amplitude horaire) des réseaux urbains, départemental et TER. Cela passe aussi par la coordination de ces réseaux, tant en matière de correspondances, d'harmonisation tarifaire (sur le modèle de la carte OÙRA ! en vigueur dans d'autres départements de Rhône-Alpes) que d'information des usagers. Une centrale de mobilité pourrait être mise en place et regrouper un calculateur d'itinéraires, l'ensemble des horaires, les services de transport à la demande, une plateforme de co-voiturage et le plan des pistes cyclables. Un tel support permettrait aussi de renforcer l'information du public en cas de pointe de pollution – une autre insuffisance du plan.

A moyen terme, les transports collectifs peuvent et doivent être favorisés par une série d'investissements clés. Certains sont déjà en cours comme la liaison Genève – Annemasse (projet CEVA) qui concernera de nombreux habitants de la vallée de l'Arve. D'autres sont à l'étude comme l'aménagement d'un pôle intermodal en gare de Bonneville, ou la création de services de rabattement en gare de Cluses. D'autres enfin sont menacés de report ou de révision à la baisse après l'échec de la candidature d'Annecy à l'organisation des Jeux Olympiques d'hiver 2018.

Ainsi, le projet de renforcement du service sur la ligne du "Mont Blanc Express" entre Saint-Gervais et Vallorcine est depuis peu remis en cause par RFF, en contradiction avec les engagements pris dans le cadre de la convention de financement du 29 janvier 2011. L'horizon du doublement de la voie ferrée Annecy – Saint-Gervais, projet estimé à 300 M€, pourrait de la même manière s'éloigner maintenant qu'il ne pourra plus bénéficier des feux de la rampe (15 jours de "Train des Jeux"...).

De même, le PPA ne mentionne pas le projet de liaison téléportée entre la gare TER de Magland, les Carroz d'Arraches et Flaine. Au stade de l'étude de faisabilité (financement de la Région), ce projet est prometteur car il esquisse un nouveau mode d'accès à la montagne et aux activités touristiques, sans recours à l'automobile. Il pourrait faire

référence dans une zone où les flux touristiques sont très importants et où la filière professionnelle reste très majoritairement organisée en fonction des accès routiers aux sites.

En mentionnant ces projets, le PPA pourrait à la fois les sécuriser un tant soit peu et gagner en crédibilité – même si in fine les financements devront être négociés sur d'autres scènes.

3- Une absence de vision transalpine du trafic de transit

Concernant les émissions de polluants liés au trafic de transit, les intentions affichées sont pertinentes, mais inquiétantes par leur niveau de généralité et l'absence d'une vision globale du trafic transalpin. Car comment ne pas imaginer que l'interdiction de circulation des poids lourds (mesure n°T2) ne va pas renvoyer ces derniers vers la Maurienne ? Alors même que les conditions météorologiques sont le plus souvent identiques dans les deux vallées.

De même, l'interdiction des poids lourds les plus polluants en période hivernale devrait être envisagée de manière coordonnée avec les autres territoires de transit transalpin. La modélisation TranAlp'Air montre que seuls les véhicules aux normes Euro IV et Euro V devraient être autorisés pour respecter dès l'année N+2 la limite en jours de dépassement des seuils d'émissions de dioxyde d'azote (NO₂). Qu'en sera-t-il si le préfet de Haute-Savoie

4
ne va pas jusque là, et si dans le même temps les poids lourds n'atteignant pas la norme Euro IV sont interdits à Vintimille et à l'entrée de la Maurienne ?

Les solutions sont connues. Elles passent par le développement de l'autoroute ferroviaire alpine, dont le départ doit être déplacé bien en amont des vallées savoyardes. Dans son Schéma régional de services de transports, adopté en 2008, le Conseil régional propose dans un premier temps de faire monter en puissance les circulations fret sur l'itinéraire Ambérieu – Culoz – Aix – Chambéry – Modane, ce que permet enfin l'ouverture au gabarit G1 du tunnel du Mont-Cenis (effective depuis le mois de septembre).

Nous basculons là dans une perspective globale de report modal, qui inclut nécessairement une révision des conditions fiscales et sociales du transport routier, ainsi qu'une réflexion sur la nature et la nécessité des flux de marchandises à grande distance. Cette perspective politique dépasse le cadre d'un PPA, mais mériterait d'être mentionnée dans un souci de cohérence de l'action publique à long terme.

En conclusion nous tenons à réaffirmer notre satisfaction de voir enfin aboutir l'idée d'un plan de protection de l'atmosphère pour la vallée de l'Arve, et dans le même temps notre déception quant au contenu des actions envisagées. Avec un diagnostic aussi précis et alarmant des différentes émissions polluantes, il n'est pas possible d'en rester au survol à haute altitude que constitue la troisième partie du document. Nous vous invitons d'ailleurs à lire d'autres PPA, comme celui de Grenoble (2006) ou celui de Lyon (2008), pour constater la différence dans le niveau de détail de la programmation.

Cette contribution sera peut-être redondante avec d'autres, mais nous avons pensé faire oeuvre utile en ouvrant l'éventail des possibles de ce PPA, de notre point de vue d'élus régionaux. En espérant qu'elle aidera à construire votre appréciation, nous vous prions d'agréer, messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Alexandra CUSEY Co-présidente du groupe,

Eric PIOLLE Co-président du groupe,

Jean-Charles KOHLHAAS Président de la Commission Transports, Déplacements et Infrastructures

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous tenons à signaler l'implication personnelle de Monsieur Alain CHABROLLE, Conseiller Régional, avec deux autres représentants de l'écologie, qui se sont entretenus avec nous pendant près de quatre heures lors de notre permanence de la ROCHE SUR FORON..

Cet entretien a permis lors des auditions qui ont suivi d'aborder un certain nombre de sujets sous différentes approches.

Les courriels et courriers reprennent la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte, au moins en partie, par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle de nombreuses associations environnementales ont participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---oOo---

Madame KREMPP José, Cosecrétaire EELV Faucigny Mont Blanc

Bonjour,
vous trouverez en pièce jointe mon avis argumenté sur le PPA .

Josée Krempp.

Sallanches, le 28 Octobre 2011

Je salue l'important travail de diagnostic et d'étude effectué sur notre secteur et suis satisfaite de voir la pollution reconnue et mesurée, et d'avoir les effets sur la santé enfin clairement reconnus également . Ceci est un fait tout à fait nouveau .

Dans la pratique, je vérifie malheureusement ces effets sur la santé de mon fils de trois ans (bronchite, asthme , notamment lors des épisodes de pollution et allergie respiratoire) .

C'est vous dire si ma détermination à veiller à la mise en place réelle de ce PPA est grande .

Je serais cependant très inquiète sur l'efficacité de ce PPA si la partie sur les mesures préconisées n'était pas retravaillée plus en profondeur (cf remarques suivantes) . Il est impératif que cette partie soit précisée et complétée .

Voici les principales remarques dont je souhaite faire part :

I) le diagnostic:

Cette partie est très intéressante .

Je note cependant une certaine tendance dans la présentation à mettre en avant principalement le chauffage dans les responsables de la pollution . (C'est d'ailleurs le raccourci que n'ont manqué de faire certains élus).

La part du chauffage :

Or, si le chauffage représente 50% des émissions en PM 10 , il faut prendre en compte la nocivité accrue sur la santé des émissions de PM 10 issues du transport:

En effet, les chiffres au niveau national montreraient que 14 % seulement des PM 10 proviennent du secteur transports (source Ministère de l'Ecologie) , mais représentent par contre 55 % de la mortalité . (OMS)

Aussi, cette comparaison avec le national montre que la part contributive des transports dans notre secteur (23%) est quasiment le double que la moyenne nationale .

Dès lors, si au niveau national 14% de PM 10 suffisent à générer autant d'effets négatifs graves sur la santé (55 %) , je ne peux que m'interroger: Avec 23% pour la Vallée de l'Arve , le pourcentage de mortalité induite par le secteur transports par rapport aux autres secteurs doit frôler les 90 % ?

Si le PPA vise en premier lieu à ramener les émissions des polluants dans les normes légales , ma préoccupation et celle qui devrait animer celle des décideurs devrait se centrer sur la santé :

En se plaçant sous cet angle, il semblerait que l'ensemble des émissions transports (PM 10 + NO x + HAP ...) soit bien le premier contributeur aux problèmes de santé lié à la mauvaise qualité de l'air .

J'aimerais que le PPA puisse faire préciser ce point par des scientifiques ou médecins , afin que la part contributive estimée par secteur des effets sur la santé apparaisse clairement dans le PPA .

Les HAP et l'industrie :

J'ai du mal à comprendre pourquoi le rédacteur a du mal à désigner les ou le contributeurs à cette pollution. (p 31)

En effet, on nous explique que la part du trafic routier n'est pas la plus importante .

Il reste donc l'industrie et le chauffage au bois.

Or , on nous explique qu'à Chamonix, « les concentrations en BAP , bien que significatives n'ont pas été excessives » . Etant donné que le chauffage au bois existe indifféremment sur toutes les communes on devrait en déduire facilement que le chauffage n'est donc pas non plus la source prépondérante de ce polluant .

Quand par ailleurs, il est dit : « le constat est sévère; Passy enregistre une moyenne pratiquement 4 fois au dessus de la valeur cible, et Chedde deux fois et demi supérieur à la valeur réglementaire. »

On nous précise également « SGL Carbon SAS est recensé comme le seul émetteur industriel de la zone et ces émissions représentent 76% des émissions totales en HAP entre Chamonix et Sallanches. »

Avec ces constats, on devrait faire porter l'effort principal de réduction des HAP sur l'industrie .

Or, dans le tableau récapitulatif des mesures, l'effort porté par l'industrie (P4) est seulement de deux % de réduction! (contre environ 10% de réduction espéré pour la surveillance des installations de combustion) .

Est-ce une blague? Une erreur? Un problème de compréhension ?

Par ailleurs, ce chiffre est en incohérence avec le chiffre avancé en page 50 d'une réduction des émissions de SGL Carbon de 60% .

Si SGL Carbon réduit de 60% ses rejets de HAP, cela doit correspondre à un effort supérieur qu'une réduction globale de 2 % .

Par ailleurs, ce chapitre (2.2.2 industrie) n'est pas du tout assez explicité et détaillé , au regard du diagnostic alarmant qui est établi pour le HAP .

Cinq lignes sur ce chapitre pour un polluant cancérigène dont les valeurs mesurées sont quadruples ou doubles aux normes autorisées, c'est anormal et cela manque vraiment de transparence .

On aimerait voir détailler en quoi consiste « l'optimisation des installations de traitement des fumées » .

II) les mesures:

Première remarque :

je soutiens totalement la plupart de ces mesures , que ce soit au niveau de l'amélioration des appareils de combustion, qu'au niveau de la réduction des transports locaux ou liés à l'activité touristique .

MAIS pour que ces mesures aient une chance d'être mises en place, il faudrait :

- **que les responsables de la mise en oeuvre soient clairement cités et que la population puisse les interpeler en cas d'inaction.**
- **-que les élus locaux soient beaucoup plus impliqués dans ce PPA .**
-

Pour avoir défendu la question des transports en commun depuis des années , nous constatons que nos élus locaux sont baignés dans une culture où la circulation individuelle automobile est reine et ils ont eux même beaucoup de difficultés à imaginer que cela puisse être autrement .

Je cite Mr PEILLEX (St Gervais , Avril 2011): « Les transports en commun, cela coute trop cher et ce n'est pas adapté à notre territoire. »

Mr MORAND (maire de Sallanches) a toujours été convaincu également que les transports en commun n'étaient pas adaptés à nos communes et n'en met pas en place dans sa commune (en dehors du bus des aînés) .

Un schéma de mobilité durable au Pays du Mont Blanc a cependant été décidé cette année, mais ne commencera qu'après que la communauté de communes soit réellement mise en place .

Par ailleurs, les élus locaux du Pays du Mont Blanc ont décidé de ne pas augmenter le budget qui serait alloué aux transports en commun . Avec un schéma de mobilité durable à moyen constants, (et en partant de quasi rien!) , comment arrivera-t-on a l'objectif prôné par le PPA ?

C'est pourquoi pour que ce PPA puisse être mis en place, il me paraît indispensable que nos élus soient eux mêmes convaincus de sa nécessité , et qu'ils soient formés aux moyens menant à l'amélioration de la qualité de l'air.

Ainsi, la mesure la plus urgente que je demande est que tous nos élus soient tenus de suivre une formation leur permettant d'avoir les outils d'analyse et d'aide à la décision pour prendre les bonnes directions dans la gestion de leur commune – ou canton pour un conseiller général .

En effet, à l'heure actuelle, les élus (en dehors de quelques maires) se situent en spectateur et non en acteurs de ce PPA, cela constitue le premier risque d'échec du PPA .

Deuxième remarque sur les mesures – deuxième cause d'échec prévisible

Rien n'a été prévu dans le PPA comme financement des mesures ;

Je ne prendrai en exemple que la question du chauffage, mais cela pourrait être décliné pour les autres chapitres.

Nous pensons que nous n'obtiendrons pas de baisse significative des émissions de polluants en provenance du chauffage résidentiel sans mesure budgétaire accompagnant les ménages dans cette démarche .

Il est de la responsabilité des acteurs du Plan de prévoir cet accompagnement financier des ménages .

Compter sur les aides très restrictives existant actuellement est insuffisant et sera inefficace:

– insuffisant :

Faut-il rappeler qu'une partie importante de la population ne paie pas d'impôt sur le revenu et vit sans épargne disponible .

Sans mesure d'accompagnement budgétaire spécialement prévue pour la zone du PPA , les contraintes concernant le chauffage individuel sont socialement pénalisantes pour les ménages modestes.

– Inefficace :

Sans aide les ménages prioriseront déjà les dépenses de leur vie courante et la situation n'évoluera pas.

Il serait plus intelligent d'apporter une aide conséquente et rapide aux ménages ayant un chauffage défectueux ou polluant , plutôt que cet argent doive être payé à Bruxelles sur une durée longue parce que les dépassements se poursuivront .

Aussi une répartition du financement des aides par les différentes collectivités doit être étudiée dans le cadre du Plan .

Sans aide financière, l'évolution des modes de chauffage ne touchera que les nouvelles installations (ou les transactions) ce qui est insuffisant .

Par ailleurs, les références des techniciens établissant des diagnostics avancés sur la qualité des appareils de combustion devraient être communiqués dès cet hiver à la population .

Ces diagnostics pourraient être pris en charge afin qu'une large partie de la population puisse connaître dès cet hiver la nécessité ou non d'améliorer leur mode de chauffage .

Nous souhaitons par ailleurs pour toutes les mesures du PPA qu'un calendrier soit établi.

Troisième remarque sur les transports

a) Alors que le diagnostic établit que les transports sont responsables de 25 % des émissions de PM 10 et de 80 % des Nox, et de 15% des HAP , les mesures concernant ce domaine s'apparentent à des déclarations d'intention et ne précisent pas pour chaque mesure qui est responsable de la mise en oeuvre de la mesure :

Nous souhaitons voir à coté de chaque sous chapitre (P3.1. Réduction des émissions liées aux activités touristiques ; P3. 2 . réduction des émissions des transports locaux P3.3 réduction des émissions des transports transfrontaliers) les institutions ou collectivités responsables de la mise en oeuvre de la mesure .

b) en ce qui concerne le transport transfrontalier :

Les mesures énoncées concernant ce secteur sont d'une part très imprécises , et d'autre part elles ne comprennent pas la mesure principale qui devrait y figurer : la réduction du trafic grâce à un transfert modal important de la route vers le rail .

Cette mesure est décrite en annexe dans « autre mesure à entreprendre- mesure d'information » , alors qu'elle devrait impérativement figurer dans les premières mesures à mettre en oeuvre au niveau du transport transfrontalier.

L'absence de cette mesure dans le texte principal est tout à fait suspecte et inadmissible .

Par ailleurs, nous rejetons totalement la mesure qui consisterait à rejeter sur la vallée de la Maurienne le trafic poids lourds (et inversement).

C'est un report sur le rail qu'il faut opérer !

Enfin, je souhaiterais voir dans les mesures principales la limitation du nombre de camions passant dans la Vallée . Cela aurait un effet incitateur pour les entreprises pour utiliser le rail, dont les modalités sont très bien décrites par les associations ou élus régionaux.

– **Ce serait la mesure la plus efficace pour réduire les émissions provenant du transport ,avec la réduction de la vitesse de 20 km / heure et le gel de toute nouvelle infrastructure routière .**

En espérant que ces remarques aideront à ce que les mesures du PPA soient réévaluées à la hausse, pour protéger tous les enfants de notre territoire des pathologies terribles amenées par cette pollution.

Josée Krempp cosecrétaire EELV faucigny mont blanc

Adam, trois ans, a du faire de la kiné respiratoire l'hiver dernier . Lieu de vie , 50 mètres au dessus de l'autoroute. Pour que le PPA protège les intérêts des enfants, (et non ceux de l'autoroute.)

Commentaires et Avis de la Commission :

Les réponses à ce dossier ont été également prises en compte dans le cadre de la déposition faite sur le registre d'Enquête Publique de SALLANCHES.

Ce document reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle de nombreuses associations environnementales ont participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---000000---

A l'attention de la Commission d'Enquête du PPA de la Vallée de l'Arve

Cordialement,

Association Anti Contournement Autoroutier de Chambéry

<http://www.acac73.org/>

contact@acac73.org

Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve (Chamonix) : les Savoyards sont-ils immunisés contre la pollution ?

A la lecture de la mesure T2 du Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve, actuellement soumis à enquête publique, on peut se poser la question.

Pour « *limiter l'impact de leur trafic poids lourds transfrontaliers lors des épisodes de pollution par les particules* », cette mesure préconise « *de prendre par arrêté une mesure de report du trafic transfrontalier* » vers la Savoie. Il faut rappeler, que régulièrement, plus de 2500 poids lourds traversent dans la journée le tunnel du Mont-Blanc.

Serait-ce la nouvelle politique de M. SADDIER, Président du Conseil National de l'Air et député de la Vallée de l'Arve, que de renvoyer la pollution chez ses voisins ?

Nous saluons le courage de M. REPENTIN, seul à notre connaissance en Pays de Savoie à demander qu'un partage équitable du trafic poids lourds soit réalisé entre la vallée du Mont-Blanc et les vallées de Savoie (Chambéry et Maurienne). Ce débat, au sein de l'Assemblée des Pays de Savoie, lui a été jusqu'ici refusé par le Conseil Général de Savoie et de Haute Savoie.

Il ne faudrait pas que le département des Alpes-Maritimes applique la même mesure, car cela impliquerait encore plusieurs milliers de camions renvoyés sur la Savoie. N'oublions pas que M. ESTROSI, député des Alpes-Maritimes, ne cesse de "pester" contre ces poids lourds « *qui font des Alpes-Maritimes une poubelle, en n'y laissant que les rejets de CO2 sans aucun apport pour l'économie locale* ».

Nous contestons donc tous les points de cette mesure :

- **et en premier lieu sa légalité** : l'enquête publique aurait dû être étendue à la Savoie, celle-ci étant directement impactée par les mesures proposées.
- ***Toutes les mesures seront donc prises pour organiser un report modal vers l'autoroute ferroviaire alpine en vallée de Maurienne »***

La plateforme de chargement est située à Aiton après Chambéry. Ce trafic supplémentaire sur la VRU donnera un nouvel argument à ceux qui souhaiteraient réaliser le Contournement Autoroutier de Chambéry (+ 700 M€).

- ***« Pour cela, le dispositif sera activé à la condition que l'itinéraire de report vers l'autoroute ferroviaire alpine ne connaisse pas lui aussi d'épisode de pollution. »***

Est-ce une mesure « poudre au yeux » ? Tout le monde sait que les conditions climatiques qui favorisent les pics de pollution à Chamonix ont lieu simultanément à Chambéry et en Maurienne.

(Voir les relevés de la qualité de l'air dans les différentes agglomérations des Pays de Savoie en annexe.)

- ***« A défaut de disponibilité de l'autoroute ferroviaire alpine, un simple report d'itinéraire sera engagé »***

Le taux de remplissage actuel de l'autoroute ferroviaire entre l'Italie et la Maurienne est de 75%. Il permettrait de charger environ 30 camions supplémentaire par jour sur les 2500 susceptibles d'être renvoyés en Savoie. Il est évidemment que le report se fera sur les autoroutes de Savoie. De qui se moque-t-on ?

- ***« La mesure inverse pourrait également être prévue (report dans les mêmes conditions de la Maurienne vers l'Arve)»***

Est-ce pour que la Haute-Savoie se donne «bonne conscience»? Aucun plan de protection de l'atmosphère est prévu en Savoie et le préfet ne disposera donc d'aucun outil juridique pour faire appliquer cette mesure qui n'est en aucun cas celle que nous préconisons.

- ***« A défaut de possibilité de report du trafic, des interdictions plus limitées pourront être mises en œuvre afin de restreindre la circulation aux poids***

lourds les moins polluants (norme EURO), voire de limiter la circulation en période nocturne. »

Il est à noter que les poids lourds les plus polluants, à la norme EURO0 et EURO1, sont déjà interdits au Mont-Blanc alors qu'au Fréjus seuls les EURO0 sont interdits. La Savoie est-elle condamnée à supporter le trafic le plus polluant ?

Quant à l'épée de Damoclès que représente la galerie pharaonique du Fréjus ...

Lors de la mise en service de la Galerie de Sécurité du Fréjus en 2013 et au vu de la politique menée en Haute-Savoie, on peut s'attendre à ce que certains réclament, de nouveau, un renvoi du trafic vers la Savoie, eu égard à la différence de sécurisation de chaque tunnel (galerie de 2 mètres au Mont-Blanc et de 8 mètres au Fréjus).

Nos propositions :

*Il ne s'agit pas de renvoyer les poids lourds sur d'autres axes,
mais de mettre en œuvre les mesures qui permettront un report modal du
transport de marchandises,*

comme le font avec succès et ambition nos voisins suisses :

- Délibération de l'Assemblée des pays de Savoie pour acter un partage équitable du trafic poids lourds entre les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus.
- Interdiction des poids lourds à la norme EURO 1 au Fréjus comme au Mont-Blanc
- Mise en œuvre immédiate de l'Eurovignette Poids Lourds sur les autoroutes alpines. Celle-ci vient d'être votée par les députés européens.
- Réalisation de la plateforme de ferroutage annoncée en 2007 par le Ministre des Transports dans la région de Lyon. Il est inadmissible que ce projet soit toujours au point mort alors que l'État vient d'annoncer qu'il est prêt à donner plusieurs centaines de millions d'Euros pour réaliser une nouvelle autoroute entre Lyon et Saint

Étienne (A45). Avec cette plateforme, la mise en œuvre de 15 navettes par jour (*au lieu de 4 aujourd'hui à Aiton*) permettra d'enlever de nos vallées déjà 5% du trafic poids lourds actuel passant entre l'Italie et la France (*Mont-Blanc, Fréjus et Vintimilles*).

- Accélération du projet Lyon-Turin dont la mise en service est aujourd'hui prévue en 2023.

Rappelons que celui-ci permettra d'enlever plus d'un million de poids lourds de nos vallées. Seul ce projet permettra de rendre le transport de marchandises attractif, contrairement à l'utilisation de la ligne historique où chaque convoi doit non seulement avoir une locomotive supplémentaire de pousse, mais également être fortement limité en longueur, pour arriver à gravir la pente en Maurienne.

A noter que l'accord sur le financement du tunnel de base du Lyon-Turin (*2,5 milliards par l'Europe; 2,4 pour la France et 3,4 M€ pour l'Italie*), réclamé par une centaine de députés italiens de tout bord, ainsi que par la quasi-totalité des élus Rhône-Alpins, a enfin été signé le 27 septembre par les gouvernements français et italien.

Annexes

L'enquête publique sur ce PPA se déroule jusqu'au vendredi 28 octobre. A noter que chacun peut consulter l'intégralité du projet et faire ses observations directement sur le site ci-dessous.

http://www.haute-savoie.gouv.fr/06_protection_populations/065_industriel_agricole/0653_ppa_vallee_arve/index.php

Lien vers la page des statistiques mensuelles de la qualité de l'air. on peut noter qu'il y a une corrélation parfaite entre les indices de qualité de l'air dans les différentes villes des Pays de Savoie. <http://www.buldair.org/Statistiques/indice-mensuel.php>

Copie de la la mesure T2 du projet du PPA

Mesure n°T2	<i>Limiter l'impact du trafic poids lourds transfrontalier lors des épisodes de pollution par les particules</i>
Description de la mesure	<i>L'objectif est de prendre par arrêté une mesure de report du trafic PL transfrontalier. Toutes les mesures seront donc prises organiser un report modal vers l'autoroute ferroviaire alpine en vallée de Maurienne. Pour cela, le dispositif sera activé à la condition que l'itinéraire de report vers l'autoroute ferroviaire alpine ne connaisse pas lui aussi d'épisode de pollution. A défaut de disponibilité de l'autoroute ferroviaire alpine, un simple report d'itinéraire sera engagé.</i>

	<i>La mesure inverse pourrait également être prévue (report dans les mêmes conditions de la Maurienne vers l'Arve). A défaut de possibilité de report du trafic, des interdictions plus limitées pourront être mises en oeuvre afin de restreindre la circulation aux poids lourds les moins polluants (norme EURO), voire de limiter la circulation en période nocturne.</i>
Justification / Argumentaire de la mesure	<i>23% des émissions de poussières sur le périmètre proviennent du secteur des transports et 77% des émissions de dioxyde d'azote.</i>
Fondements juridiques	<i>L'application de la mesure devra donner lieu à la rédaction d'un arrêté préfectoral ou inter-préfectoral.</i>
Porteur(s) de la mesure	<i>Etat</i> <i>Suivi annuel du nombre d'activations du dispositif de report de trafic</i>

La direction de l'association

ACAC, association apolitique, a été fondée en septembre 2004 dans les buts d'informer et de s'opposer aux projets de contournements autoroutiers de Chambéry. Ceux-ci n'étant en aucun cas, la solution de développement durable de l'agglomération.

L'association soutient la réalisation des Plans de Déplacements attractifs et ambitieux ainsi que le développement du transport ferroviaire pour les marchandises.

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les questions soulevées dans le cadre de cette intervention ont été prises en compte par la Commission d'Enquête. Les questions relatives à la SNCF, au report vers d'autres itinéraires routiers sont évoquées dans la partie III de notre rapport.

Pour ce qui est de la légalité de cette enquête publique et sur le fait « qu'elle aurait dû être étendue à la Savoie, celle-ci étant directement impactée par les mesures proposées, » seul le Tribunal Administratif s'il est saisi d'une telle demande pourra prendre la décision éventuelle de l'annuler. Le projet du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve ne peut être parfait, il aura le mérite d'exister. Voir tout le travail de toutes les Associations Environnementales, unanimes quant à sa création, même si elles peuvent être réservées sur son contenu, mis à bas par un tel recours serait dommageable pour tous. Mieux vaut étendre le principe de ces PPA aux autres vallées et amender au fur et à mesure leurs contenus pour le bénéfice de toutes les populations.

---0000000---

Monsieur MARCEL Gilles Secrétaire NOSTERPACA

Bonjour

Ci-joint un document récent (et sa version italienne) que nous vous soumettons comme contribution à vos débats.

De notre point de vue, le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre associé à la réhabilitation de la ligne du Val de Durance est une réponse peu coûteuse et pouvant être apportée rapidement pour offrir une alternative modale au 100% routier du transit à Vintimille.

Cordialement

Gilles MARCEL

Pilote Réseau Transports & Mobilités Durables URVN-FNE-PACA

Secrétaire NOSTERPACA <http://nosterpaca.over-blog.com/>

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous ajoutons EN ANNEXE la reproduction du document disponible sur « internet » sur le site « Les cahiers de Setumont »

Nous n'avions pas, dans le temps de l'enquête, la possibilité de mener des investigations sur la proposition de cette Association. En raison de la situation géographique du Mont-Genèvre, le projet ne concerne que très indirectement le PPA mis à l'enquête mais pourrait faire l'objet ultérieurement d'une réflexion entre la SNCF et les organismes concernés.

Nous invitons à consulter le Chapitre III de notre rapport d'enquête.

---0000000---

Monsieur BERNARD Michel Président des « Amis de Saint Gervais »

Messieurs,

Veillez trouver, en fichier joint, les observations de notre association sur le projet de PPA de la vallée de l'Arve.

Cordialement,

Le président

Michel Bernard

ASSOCIATION DES AMIS DE SAINT-GERVAIS

Association agréée au titre des articles L.121-5 et L.160-1 du code de l'urbanisme

Siège : MAISON DE SAINT-GERVAIS 43 rue du Mont-Blanc – 74170 Saint-Gervais-les-Bains

amisdesaintgervais@gmail.com

www.amis-saint-gervais.eu

OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE LA VALLÉE DE L'ARVE

Le contexte (page 3) Le PPA est un plan d'action, qui fixe des objectifs, prévoit des mesures qui peuvent être contraignantes et définit des procédures d'information et de recommandations. Mais la mise en application de l'ensemble de ces dispositions doit être assurée par les autorités de police et administratives en fonction de leurs compétences respectives (page 3).

L'on peut penser que le préfet, qui est l'auteur du plan, et les services de l'État placés sous son autorité prendront les mesures d'application relevant de leur compétence. Mais beaucoup des mesures prévues par le PPA, notamment dans le domaine de l'urbanisme et des transports collectifs, sont à prendre par les élus locaux. C'est donc très largement de leur implication que dépendra le succès du PPA.

Enfin en dehors des mesures contraignantes qui peuvent être prises par les autorités administratives, les objectifs du PPA ne pourront être atteints qu'avec le concours actif de la population.

Le diagnostic présenté est largement documenté et ne minimise pas la gravité de la situation. La mise en place rapide d'un PPA montre la volonté de l'administration de tenter de régler le problème.

On notera qu'il s'agit du premier PPA concernant une zone géographique étendue et dans une région de montagne; les PPA ne concernant jusqu'à ce jour que les agglomérations de plus de 250000 habitants, pour lesquelles ils sont obligatoires.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la situation du bourg de Saint-Gervais à plus de 200 m au-dessus du fond de la vallée de l'Arve ne le met pas à l'abri de la pollution atmosphérique. Des concentrations excessives en particules et en oxydes d'azote ont été relevées au centre du bourg et dans sa périphérie.

Les sources de pollution

Les 3 sources ciblées sont les transports routiers, l'industrie et le "résidentiel"
Autant les 2 premières sources sont très bien identifiées et localisées et il est réaliste de s'y attaquer; autant pour la troisième, il semble illusoire d'agir sur des habitudes de chauffage au bois largement pratiqué sur l'ensemble du territoire concerné par le PPA; de même pour le brûlage de déchets verts. Des mesures d'interdiction seraient très mal accueillies par la population est à peu près impossibles à contrôler.

Des résultats significatifs ne pourront être obtenus que par des actions massives d'information et de sensibilisation et une infrastructure de collecte, de compostage et de broyage des déchets verts, autant de mesures qui impliquent l'ensemble de la population et nécessitent des actions à long terme.

Les mesures proposées

Il s'agit des mesures pérennes P1, P2, P3, P4 et des mesures temporaires, applicables en cas de dépassement des seuils de pollution T1, T2, T3..

P1 (page 66 du PPA) concerne la surveillance des installations de combustion.
Bien que l'enjeu soit important, la mise en oeuvre sera assurément complexe et lente surtout pour les installations des particuliers (voir ci-dessus).

P2 (page 69 du PPA) concerne le brûlage des déchets verts.
Enjeu faible et mise en oeuvre difficile pour la même raison. L'interdiction déjà prévue par le règlement sanitaire départemental n'est pas respectée et il est vain d'espérer qu'un renforcement des contrôles puisse améliorer sensiblement la situation. Il faut plutôt organiser la collecte des déchets verts et encourager leur compostage et leur broyage.

P3 (page 70) concerne les transports routiers
Enjeu important.
On peut regretter que rien ne soit prévu pour transférer une partie du trafic transfrontalier des TIR vers le tunnel du Fréjus dont la mise au gabarit est désormais réalisée et qui n'est actuellement utilisé qu'à 15% de sa capacité (30 000 véhicules/an pour une capacité de 200.000)
Le déroutement vers le tunnel ferroviaire devrait être rendu obligatoire pour les camions les plus polluants au regard des normes EURO.
Une incitation par les coûts aurait pu être retenue, par exemple par une augmentation importante du droit de passage par le tunnel du Mont-Blanc pour les camions les plus polluants afin de rendre le trajet par le tunnel ferroviaire plus attractif.

P4 (page 74 du PPA) concerne les émissions industrielles de HAP, solvants chlorés et particules
Enjeu significatif surtout pour le benzo-a- pyrène dont la teneur demeure à un niveau de 2,5 fois supérieur au maximum admissible, malgré le récent équipement de traitement de fumées, réalisé par SGL Carbon à Chedde, principal émetteur identifié.
Pour le contrôle des sites industriels l'organisme de contrôle (DREAL) existe et doit donc être en mesure d'assurer cette mission.
Pour ce qui concerne SGL Carbon, la récente mise en place du comité de surveillance (CLIS) devrait permettre de vérifier si les traitements récemment installés sont suffisants ou si les rejets restent importants au regard des autres sources notamment les foyers de combustion.

T1 (page 77 du PPA) Limitation des utilisations des appareils de chauffage d'appoint au bois
Enjeu significatif
Mais sources dispersées et contrôle difficile, voire impossible à court et moyen terme.

T2 (page 78 du PPA) Limitation du trafic poids lourds transfrontalier
Pourquoi ne pas en faire une mesure permanente pour les véhicules les plus polluants (voir P3) ?

T3 (page 79 du PPA) Interdiction des feux d'artifice lors des épisodes de pollution.
Enjeu relativement faible.

Mais peut-être en espère-t-on une intensification de la sensibilisation de la population dans son ensemble.

Conclusion

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, l'association des Amis de Saint-Gervais souhaite que le projet de PPA soumis à l'enquête publique soit rapidement approuvé et mis en oeuvre.

Le président

Michel BERNARD

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Ce document reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle de nombreuses associations environnementales ont participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---000O000---

Madame CHEREZE Claudine Présidente “Pays Rochois au Naturel”

Veuillez trouver en PJ la contribution de l'association Pays Rochois au Naturel, dont un exemplaire a été déposé ce jour en mairie de Saint-Pierre-en-Faucigny.

Bonne réception

Claudine Chèreze –Présidente -Pays Rochois au Naturel

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les réponses à ce dossier sont prises en compte dans le cadre du courrier identique au courriel déposé dans le registre d'Enquête Publique de Saint Pierre en Faucigny.

Le document original qui n'a pu être recopié depuis le site internet de la Préfecture, figure au rapport dans le Registre d'Enquête Publique de Saint Pierre en Faucigny.

Ce document reprend la plupart des motivations et des connaissances ayant conduit à l'élaboration du PPA. Celles-ci ont été prises en compte par l'État lors de l'élaboration du dossier, à laquelle votre association a participé.

Notre avis sur les différents points soulevés est exprimé en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

---oooOooo---

Madame LASSMAN – TRAPPIER Anne – ENVIRONN'MONTBLANC

Bonjour,

Voici les observations de l'association Environn'MontBlanc, au sujet du PPA de la vallée de l'Arve. Veuillez les transmettre au Commissaire Enquêteur. Merci.

Anne Lassman-Trappier Environn'MontBlanc

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les réponses à ce dossier ont été prises en compte dans le cadre de la déposition identique faite sur le registre d'Enquête Publique des HOUCHES .

Le document original qui n'a pu être recopié depuis le site internet de la Préfecture, figure au rapport dans le Registre d'Enquête Publique des HOUCHES.

---oooOooo---

Monsieur BOVERO Nicolas – TLF Pays de Savoie

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Suite à notre entrevue d'hier en mairie de Bonneville, je vous transmets comme convenu les éléments complémentaires au dossier remis en main propre à cette occasion.

De manière plus précise, en ce qui concerne la formation des chauffeurs routiers à l'éco-conduite, je vous invite à consulter le document joint dédié à ce sujet.

Pour précision, le Groupe PROMOTRANS représente l'un des deux organismes de branche de notre secteur d'activité en matière de formation professionnelle (le second étant l'AFT-IFTIM).

Par ailleurs, force est de constater que les efforts réalisés par les entreprises de transport routier de marchandises, notamment en matière de maîtrise des consommations de gazole et donc des émissions de CO2 ainsi que des polluants associés (PM 10 & NOx notamment), demeurent souvent mal connus.

Pour mémoire, en 2006, TLF avait proposé à Dominique PERBEN, ministre des Transports, la mise en œuvre d'une action d'accompagnement et de promotion des entreprises engagées dans une démarche de réduction des émissions de CO2. Au départ, un groupe de travail, composé de représentants de TLF, de la FNTR et de la DGITM, a été constitué afin de définir la méthode et de rédiger les documents nécessaires (Cf. Notice & tableur joints, qui permettent aux entreprises, souhaitant s'inscrire dans cette démarche, d'établir le diagnostic relatif aux émissions de CO2 dégagées par les véhicules constitutifs de leurs flottes).

La démarche retenue se décline autour de quatre axes : le véhicule, le carburant, le conducteur et les outils d'optimisation. Le principe consiste pour chacune des entreprises volontaires à s'approprier la charte en choisissant dans le « catalogue » une série d'actions avec indicateurs et objectifs associés. Les premières chartes ont été signées en mars 2007. Une circulaire ministérielle de janvier 2009 a défini le cadre pour la mise en œuvre des déclinaisons régionales des chartes CO2. Aujourd'hui, environ 300 entreprises de TRM ont signé une charte avec l'ADEME et l'État au niveau national. Pour la Haute-Savoie, on peut citer trois adhérents de TLF : ALLOIN, BOURGEY MONTREUIL / GEODIS & DUPESSEY.

Comme évoqué lors de notre rencontre, je reste à votre entière disposition pour toute précision ou information supplémentaires.

Sincères Salutations,

TLF PAYS DE SAVOIE / BOURGOGNE
Nicolas BOVERO

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Les parties consacrées entre autres au « transports routiers » sont consultables dans le chapitre III du présent rapport.

Les plaquettes remises par un envoi séparé sont ANNEXÉES à la suite du présent chapitre de notre rapport.

---0000000---

Monsieur GRANDCOLLOT Benoît
Président de l'association Franco-Suisse
Sauvons le Tonkin

Bonjour,

Au nom des 300 membres de notre association, nous apportons notre soutien entier et total au report multimodal du transport de marchandises qui s'effectue essentiellement par camions dans la vallée de l'Arve.

Nous connaissons également ces problèmes au bord du Lac Léman entre Annemasse et la frontière Suisse de Saint-Gingolph. **Les routes ne sont pas la solution, développer l'existant serait bien plus à même de limiter voir faire baisser ce trafic incessant de camions.**

Posons-nous la question de savoir quelle économie ferait les assurances sociales, en évitant toute cette pollution ? Pourquoi le réchauffement de la planète atteint-il de nombreux pics ? Est-ce normal **de couvrir un glacier avec une bâche pour ne pas qu'il fonde ?**

Stop à cet afflux massif de CO2 généré par la circulation routière, pour nous, nos descendants et aussi **pour un tourisme propre, surtout qu'existe une voie ferrée en parallèle de l'autoroute.**

Merci de porter cette maigre contribution à l'enquête publique.

Cordiales salutations.

Benoît Grandcollot

Président de l'association Franco-Suisse

Sauvons le Tonkin

F - 74500-SAINT-GINGOLPH

CH - 1898-SAINT-GINGOLPH

Commentaires et Avis de la Commission d'Enquête

Nous avons pris connaissance de l'Association « Sauvons le Tonkin » et de sa contribution à l'enquête Publique.

Nous invitons ces responsables à prendre connaissance de notre avis sur les différents points soulevés et exprimés en Partie III du présent rapport.

Les observations extérieures à notre enquête ne font l'objet d'aucun commentaire.

Vu 24 OCT. 2011

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE LA VALLEE DE L'ARVE
Enquête publique du 26 septembre au 28 octobre 2011

Avis exprimé par la société ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc)

PREAMBULE :

ATMB partage entièrement l'objectif global d'amélioration de la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve. Même si le secteur du transport routier (et notamment du transport routier de marchandises) ne représente qu'une part modeste dans l'émission de polluants, les mesures prises ces dernières années par ATMB montrent clairement son implication vis-à-vis de cet objectif. On peut citer notamment :

- La mise en place d'une tarification écologique différenciée selon la classe Europollution des PL, incitant les transporteurs à passer aux véhicules les plus performants. Pour les PL, cette tarification écologique est mise en place au tunnel du Mont Blanc depuis la réouverture en 2002, et sur l'Autoroute Blanche depuis 2006. Ces mesures ont abouti à ce que le trafic de PL au tunnel du Mont Blanc, composé en 2002 à 68% d'EURO 2, soit actuellement composé à plus de 70% d'EURO 4 et EURO 5 (dont 50% d'EURO 5). Entre un PL EURO 2 et un PL EURO 5, la quantité émise est divisée par un facteur de 5 à 10, selon les composants, ce qui contribue de façon considérable à l'amélioration de la qualité de l'air.
- La mise en place, en 2011, d'un filtre à particules au tunnel du Mont Blanc permettant de purifier l'air extrait du tunnel, en supprimant 90% des particules émises.
- La participation au financement du parking de covoiturage de Bonneville, aux côtés du département, et la décision de participer au financement de l'aménagement du tram-train entre Saint Gervais et Chamonix, ces mesures étant prises dans le but d'améliorer la coordination des différents modes de transport dans un objectif de qualité de l'environnement.

AVIS SUR LES MESURES PROPOSEES :

ATMB a la responsabilité de gérer un axe majeur de transport dans la vallée de l'Arve. Il s'agit, en outre, d'un axe international. ATMB attire donc l'attention sur les particularités qui caractériseront d'éventuelles mesures réglementaires, telles que celles évoquées en P33 et T2. Ces mesures doivent être analysées au regard des principes régissant la libre circulation, en conformité avec les règles des différents traités instituant l'Union Européenne. Elles doivent, notamment, être proportionnées, dans l'espace et le temps, aux risques éventuels de pollution. Elles ne doivent pas conduire à une discrimination, selon les origines et destinations des trajets effectués. Par ailleurs, s'agissant du trafic international au tunnel du Mont Blanc, ATMB rappelle la nécessité de coordination avec les autorités

italiennes. Par ailleurs, les aménagements du règlement de circulation dans le tunnel sont de la compétence de la Conférence Intergouvernementale du Mont Blanc (CIG).

Concernant la limitation de vitesse évoquée à la mesure P33, ATMB souhaite simplement faire remarquer la difficulté pratique de mise en place et de mise en application de cette mesure (panneaux à occulter à certaines périodes de l'année, informations à donner aux automobilistes,...).

PROPOSITIONS :

Plutôt que des mesures réglementaires d'interdiction de certaines classes d'Europollution pour les PL, ATMB préconise l'utilisation de mesures tarifaires. La directive européenne « EUROVIGNETTE » permet de telles modulations, et autorise une modulation renforcée dans les zones sensibles, et notamment dans les Alpes. L'effet obtenu au tunnel du Mont Blanc avec la différenciation tarifaire mise en place à la réouverture pourrait être prolongé et accentué au profit des EURO 4 et 5, et bientôt EURO 6. Cette mesure est du ressort de la CIG. ATMB la demande depuis 3 ans.

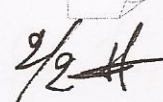
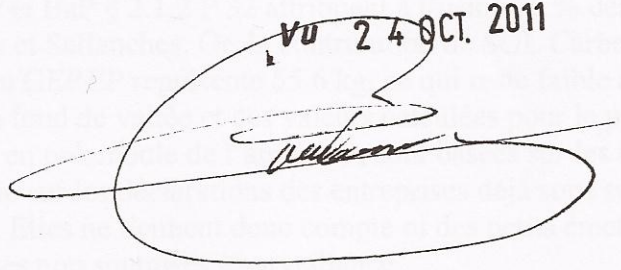
La complémentarité des différents modes de transport et l'utilisation plus fréquente des transports collectifs sont également un moyen efficace. ATMB poursuivra son action pour accompagner (y compris financièrement) ces différentes évolutions : parkings de covoiturage, ligne express de bus sur autoroute, organisation de parking-relais, ligne ferroviaire du tram-train.

ATMB, le 24 Octobre 2011

J.P. CHAUMONT

*Le Commissaire
Enquêteur*

VU 24 OCT. 2011



GMS

SGL CARBON SAS · 131, place Aristide Bergès · 74190 Passy

Service Qualité & Environnement

BERLIOUX Gérard
 Responsable Environnement
 Téléphone +33 4 50 47 47 86
 Télécopie +33 4 50 78 03 89
 Portable +33 6 70 13 20 91
 BerliouxGe@fr.sgcarbon.de

**Monsieur le Président de la commission
 d'enquête du PPA de la Vallée de l'Arve
 Sous-préfecture de Bonneville
 122, rue du Pont
 BP 138
 74136 BONNEVILLE Cedex**

Chedde, le 18 novembre 2011



Nos réf. : Environnement/GBx/EM – n° 11-11

Copies : Mr Lucas, DREAL.
 Mr le Maire de Passy.

Objet : PPA de la vallée de l'Arve

Messieurs les commissaires enquêteurs,

N°	INFC	DEST	Attrib
		DIR	
		DIR/Adj	
		SG	
		PEC	
		SOA	
		SCFS	
		SPA	
		EEIA	✓
		AU	
		CTX	

Suite à votre visite sur notre site le 15 novembre 2011 et à votre demande, La Société SGL Carbon S.A.S. souhaiterait apporter quelques commentaires supplémentaires sur la partie du PPA concernant l'industrie.

L'analyse du Plan de protection de l'atmosphère laisse penser, dans certains passages, que l'usine SGL Carbon S.A.S. serait un contributeur industriel majeur à la pollution de la Vallée. Ces analyses reposent sur des hypothèses que nous contestons. Nous souhaitons donc ici vous présenter nos remarques par rapport à ces affirmations.

Les commentaires sur les HAP et BaP § 2.1.2 P 32 attribuent à l'usine 76 % des émissions totales de HAP entre Chamonix et Sallanches. Or, la contribution de SGL Carbon en HAP pour 2010 déclarée à la DREAL et au GEREP représente 55.6 kg, ce qui reste faible au regard des niveaux de pollution trouvés en fond de vallée et des valeurs calculées pour le périmètre du PPA. Ces données, comme déclarées en préambule de l'annexe 9, sont basées sur les déclarations réglementaires d'émissions donc sur les déclarations des entreprises déjà sous surveillance et qui dépassent un seuil d'émissions. Elles ne tiennent donc compte ni des petits émetteurs, même s'ils sont nombreux, ni des entreprises non soumises à surveillance.

Il nous paraît également intéressant de rapprocher les déclarations sur SGL Carbon des données qui sont fournies dans cette même annexe 9 et que nous avons reproduites en annexe de cette lettre. Le diagramme présenté montre que, entre 2005 et 2008, la contribution industrielle en HAP sur le périmètre du PPA est passée d'environ 8500 kg à 1000 kg, soit une baisse de 90 %, alors que pendant le même temps, la marche de l'usine a été relativement constante.

Dans cette période, SGL n'a procédé à aucun investissement majeur pour capter ses HAP. SGL n'a donc contribué en rien à cette diminution qui montre qu'une multitude d'autres industries contribue de manière bien plus importante au niveau de HAP observé dans la vallée (ou que la quote-part de l'industrie est trop élevée).

Par contre, depuis 2008 la situation a considérablement évolué et plusieurs raisons nous confortent pour dire que ces calculs ne reflètent pas la réalité d'aujourd'hui:

- D'une part, entre 2008 et 2010, l'usine a investi dans de nouveaux filtres pour les poussières et un RTO pour le four Riedhammer et, comme le montre le tableau en annexe, ces investissements ont fait baisser nos émissions gazeuses dans des proportions importantes. Les COV et HAP ont diminué de 94%, principalement grâce à l'installation en 2009 du RTO. Si l'usine avait été le contributeur majoritaire de la vallée, alors les taux de pollution relevés lors de campagnes de mesures sur la haute vallée de l'Arve auraient dû baisser fortement entre 2008 et 2010. Or, la baisse observée de 30% environ, que ce soit à Passy ou à Chedde est faible par rapport aux 94% de réduction sur notre site.
- D'autre part, des modélisations effectuées par nos soins, et à la demande de la DREAL montrent que la contribution de l'usine SGL Carbon sur les points de mesure cités ci-dessus serait de moins de 2% loin des 76% estimés dans le rapport.

Il n'existe aucun traceur permettant de déterminer la contribution spécifique à l'usine de Chedde. Il est probable que notre contribution se mélange donc à d'autres sources qui ne sont probablement pas référencées et qui contribuent à nous attribuer une influence bien au dessus de celle que nous avons réellement.

Enfin, il nous semble important de mentionner que pour aller dans le sens d'une meilleure intégration dans son environnement, l'usine continue d'investir dans de nouveaux outils de protection environnementale qui vont au-delà des demandes faites par la DREAL. Ces investissements programmés sur la période 2012-2015 avec les meilleures techniques disponibles devraient nous permettre de réduire encore nos émissions dans l'atmosphère. Au-delà de toutes ces actions déjà programmées et qui représentent des sommes conséquentes, tout autre investissement ne permettra pas une réduction significative de rejets déjà très bas.

A la fin de cette période, SGL Carbon SAS aura mis en place tout ce qui est possible pour minimiser ses rejets atmosphériques et sa contribution déjà très faible à la pollution de la vallée.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information dont vous auriez besoin pour instruire cette enquête.

Veillez agréer, Monsieur le président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Responsable Service Qualité & Environnement



Gérard BERLIOUX

Le Directeur adjoint



Serge PAGET

Evolution des émissions mesures Mesures 2006 → Mesures 2010

unité	Poussières (2)	SO ₂ (3)	NOx	COV (3)	HAP (3)	Fluor (1)
	kg/an	kg/an	kg/an	kg/an	kg/an	kg/an
Mesures 2006	24886	53500	26000	16860	929	77000
Mesures 2010	11208	22721	11443	893	55.6	74
Réduction 2006 → 2010	55.0%	57.5%	56.0%	94.7%	94.1%	99,9%

(1) Fluor: Contribution 2006 calculée sur la base des matières premières, en assumant que toute la matière première était dégagée sous forme gazeuse et non captée. Contribution 2010 calculée à partir des mesures faites aux cheminées

(2) Remplacement des rotoclones (filtres humides) du hall 2, de la Tour à Mélange et du hall 4 et installation du RTO

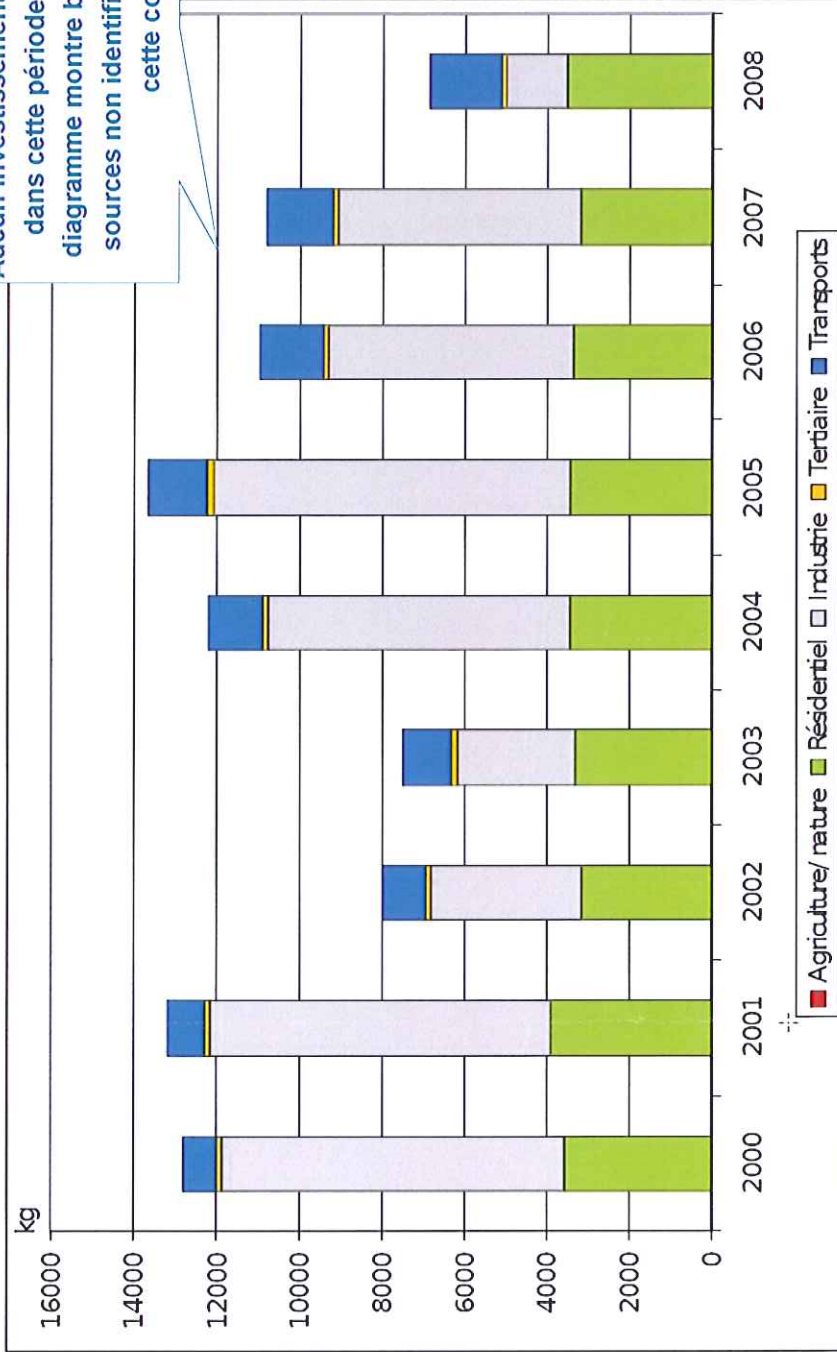
(3) installation du RTO avec traitement:

- hydrocarbures: « HAP.BaP »
- désulfuration : « SO₂ »

Evolution annuelle des émissions de HAP

Entre 2005 et 2008 la contribution industrielle est passée de 9000kg à 1000kg soit une variation de 88% environ

Aucun investissement n'ayant été fait à Chedde dans cette période et pour ce polluant, le diagramme montre bien qu'une multitude de sources non identifiées interviennent dans cette contribution.



Le tunnel ferroviaire sous le montgenèvre :

maillon manquant du réseau transeuropéen dans les Alpes du Sud

La stratégie : ce qui doit être fait

L'Europe a besoin d'un "réseau de base" composé de corridors destinés au transport offrant à la fois une efficacité élevée et des niveaux d'émission bas. Ce réseau de base doit assurer l'existence de liens multimodaux efficaces entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages de frontière principaux, ainsi que les autres grands centres économiques. **La priorité doit être donnée à la mise en place des maillons manquants – pour l'essentiel, des sections transfrontalières et des goulets d'étranglement/contournements.**

Livre blanc sur la politique européenne des transports – Mars 2011 – Extraits



Maurice BRUN
Président du Setumont

**Syndicat Mixte
pour l'Étude du Tunnel
du Montgenèvre**

Adresse postale :
CCI des Hautes-Alpes
16, rue Carnot - BP 6 - 05001 GAP CEDEX
e.mail : setumont@hautes-alpes.cci.fr



Evolution des flux européens transalpins : glissement continu des flux nord-sud vers l'Est et des flux ouest-est vers le Sud

L'essentiel à savoir : origines/destinations différentes des flux sud et nord

Les origines/destinations des flux dans les Alpes du Sud sont très différentes de celles des Alpes du Nord. Alors que les flux dans les Alpes françaises du nord correspondent à des trafics d'échanges et de proximité entre régions voisines, les flux dans les Alpes du sud sont majoritairement constitués par un transit international longue distance pour lequel la technique ferroviaire trouve toute sa pertinence.

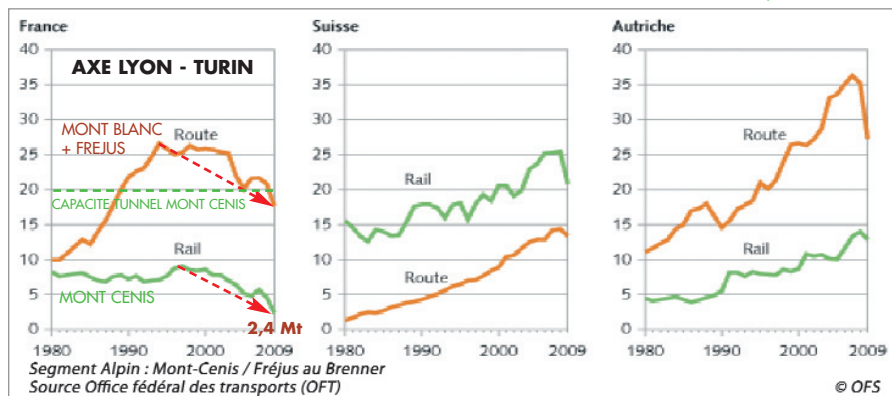
La chute des trafics nord-alpins français et la croissance des trafics sud-alpins se produisent simultanément sans possibilité économiquement durable de transfert d'un corridor vers l'autre. En conséquence, l'importante marge de capacité des sillons nord-alpins français ne peut pas être utilisée pour un report des trafics saturant les passages sud-alpins. Pour les voyageurs du val de Durance comme pour les flux massifiés issus ou

transitant par les Alpes du Sud, le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre se confirme comme étant le seul accès direct au réseau européen de la plaine du Pô, plaque tournante du RTE-T. Cet équipement répond aux directives européennes en faveur du report modal et sécurise la fiabilité des flux économiques, notamment en période hivernale.

Evolution des flux dans les Alpes du Nord (tous flux confondus)

(Données extraites des rapports Alpifret et Alpinfo)

Trafic de marchandises à travers les Alpes en millions de tonnes nettes



Constat :

La réserve de capacité de l'actuel tunnel du Mont Cenis dépasse 7 fois le trafic 2009. Cette capacité a été confortée par les récents travaux destinés à porter le gabarit au niveau B+.

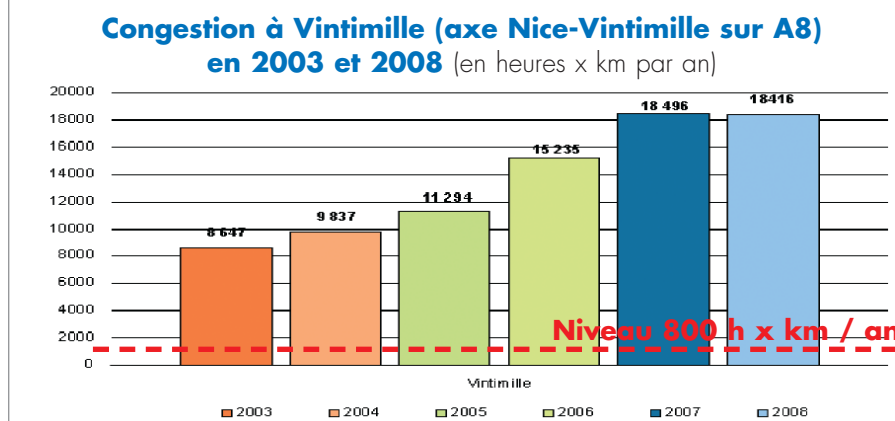
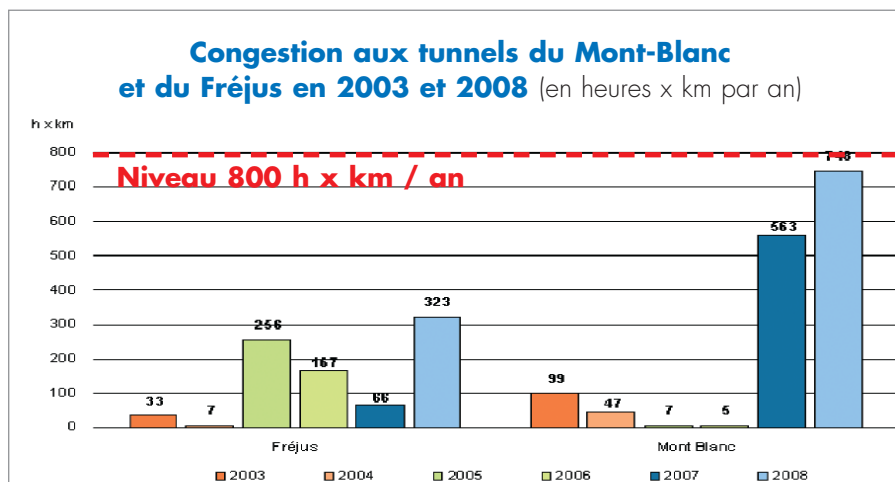
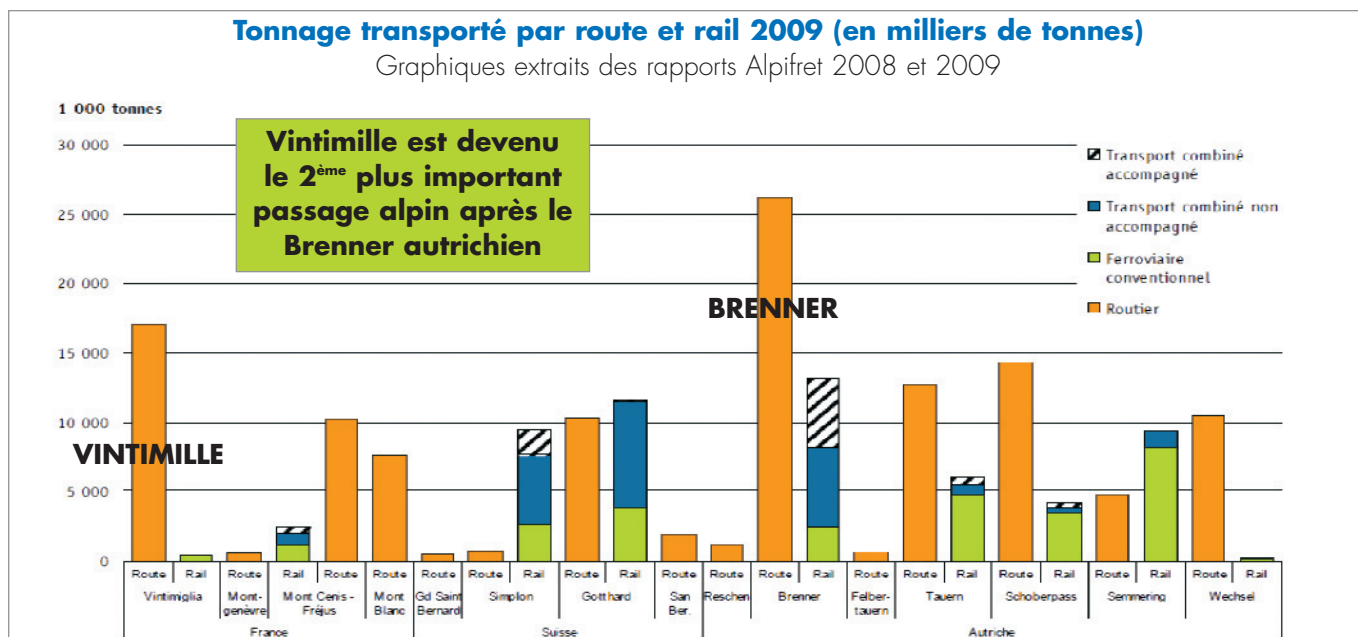
Evolution des flux de transit européen (hors échanges locaux)

(sources : rapports Alpifret, Alpinfo)

Trafic marchandises franchissant les Alpes et transitant à travers la France, la Suisse ou l'Autriche

Trafic marchandises à travers les Alpes transitant F, CH ou A par route et par rail	2000				2004				2008				2009			
	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)	Route		Route+ Rail t(mio)	Rail t(mio)
	PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)			PLM 1000	t(mio)		
France																
Ventimiglia	545	8.3	8.3	0.0	794	12.0	12.0	0.0	821	12.4	12.4	0.0	752	11.4	11.4	0.0
Montgenèvre	36	0.4	0.4		4	0.0	0.0		7	0.1	0.1		6	0.0	0.0	
Mont-Cenis			2.6	2.6			0.9	0.9			0.1	0.1			0.0	0.0
Fréjus	453	8.2	8.2		227	3.5	3.5		165	2.6	2.6		138	2.2	2.2	
Mont-Blanc			0.0		112	1.7	1.7		187	2.8	2.8		164	2.4	2.4	

Conséquences des choix actuels pour les passages transfrontaliers des Alpes du Sud : interdictions à Montgenèvre, saturations à Vintimille



Commentaire extrait du rapport Alpifret 2008

"En France, la congestion reste très faible au niveau des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus. Globalement elle est constatée les jours de départ en vacances et n'est donc ni subie, ni provoquée par les poids lourds. A l'inverse, des niveaux de congestion très élevés sont observés à Vintimille sur le corridor Nice-Vintimille de l'A8."

... d'où la nécessité de réaliser un axe massifié alternatif à la route dans les Alpes du Sud

Nota
Attention à la différence d'échelle entre les deux graphiques. Le niveau de saturation à Vintimille impose une échelle particulière.

Expertises officielles : consensus sur la réalité des flux transalpins

L'essentiel à savoir : complémentarité entre les passages transalpins Sud et Nord

Les expertises officielles citées ci-après confirment et expliquent les données recueillies par Alpifret/Alpinfo.

Compte tenu de leurs origines/destinations distinctes, les flux sud-alpins ne peuvent pas être transférés vers les passages nord-alpins français en utilisant les sillons rendus disponibles par la sévère concurrence des passages suisses du Simplon-Lötschberg et du Saint Gothard.

Par contre, dès son ouverture, le tunnel du Montgenèvre apportera une aide significative à l'axe Lyon-Turin puisque cet axe ferroviaire constitue l'accès nord naturel du projet Montgenèvre.

Le coût du projet Montgenèvre est estimé à 10% du coût du doublement de l'axe ferroviaire Lyon-Turin.

Rapport d'audit de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées de février 2003 sur les grands projets d'infrastructures de transport

Les projets ferroviaires – Annexe F1 - Éléments quantitatifs d'appréciation

Extraits concernant la nature distincte des flux dans les Alpes du Nord et les Alpes du Sud

"B. Les trafics marchandises (...)

1- Les trafics actuels (axes nord-alpins): (...)
La principale difficulté consiste à déterminer la zone à retenir pour évaluer l'évolution des trafics alpins dans la mesure où tous ne concernent pas des origines-destinations similaires et ne sont donc pas en concurrence directe. Si la délimitation de la zone concernée au Nord fait peu débat, la

question de la prise en compte des trafics transitant par le littoral méditerranéen à Vintimille et (...) au Montgenèvre peut se poser. (...) Au terme de ses investigations, la mission estime cependant que ces trafics sont peu concurrents de ceux de l'ensemble Maurienne et Mont Blanc et ne doivent donc pas être retenus dans le périmètre considéré. Ainsi les trafics passant au sud du Fréjus, au Montgenèvre et à Vintimille, sont d'origines et destinations différentes."

Le transport de marchandises à travers les Alpes, principales mutations au cours des dix dernières années

Analyse Ministère Transports – SESP n°163 – Décembre 2006

Extraits concernant la nature distincte des flux nord-alpins/sud-alpins et la conséquence sur le lien de cohérence mutuelle Montgenèvre-Vintimille

"Baisse d'attractivité des tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (...) La baisse de trafic pour les passages français liée aux changements d'itinéraire depuis 10 ans est de l'ordre de 10 Mt pour l'année 2004, soit globalement 675 000 poids lourds.

Ces reports touchent les seuls passages nord-alpins franco-italiens car Vintimille n'est pas un itinéraire en concurrence directe avec les passages suisses et autrichiens. (...) les trafics entre l'Allemagne et l'Italie ayant quasiment disparu des passages français dès 1999.

Croissance du trafic routier à Vintimille. Le nombre de poids lourds qui franchissent la frontière franco-italienne à Vintimille a presque doublé en dix ans (...) Le transit y est devenu majoritaire, porté par le dynamisme économique de l'Espagne (...) L'augmentation du trafic à Vintimille

ces dernières années n'est pas uniquement liée à une croissance structurelle. En effet, à compter du 11 août 2003, la fermeture du col du Montgenèvre aux poids lourds de plus de 26 tonnes a entraîné un surcroît de trafic à Vintimille. C'est le cas des trafics en provenance des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon mais également pour la péninsule ibérique. (...)"

Comment appliquer le Grenelle de l'Environnement aux franchissements ferroviaires transalpins ?

Débat TDIE-Transalpine-Infrastructures et Mobilités - 2 décembre 2009

Extraits du compte-rendu publié sur le site www.transalpine.com

Claude GRESSIER, Délégué interministériel pour le Lyon-Turin - Le trajet entre l'Allemagne ou le Benelux pour aller à Milan et même à Turin étant beaucoup plus court par l'Autriche ou la Suisse, une grande partie du trafic de transit qui passait par les tunnels transalpins français s'est reportée sur ces deux pays. Par ailleurs, le trafic continue à augmenter sur Vintimille (...) notamment poussé par le transit franco-espagnol. (...)

Claude GRESSIER précise que (...) les financeurs finaux évoqués - même si, dans un contrat de partenariat, le partenaire privé financera et il faudra rembourser - sont très clairement les deux États et la Commission européenne. Les péages du tunnel de base ne devraient pas couvrir plus de 10 % du coût de l'ouvrage.

La liaison ferroviaire val de Durance – Piémont

La liaison ferroviaire val de Durance – Piémont par le tunnel du Montgenèvre répond à des services différenciés et complémentaires : désenclavement des Alpes du sud pour les voyageurs et le

fret, ferroutage, transit international, accroissement de l'hinterland des ports méditerranéens, etc. La carte élaborée par la FNAUT-PACA (Fédération Nationale des Associations

des Usagers de Transports) permet de visualiser et comprendre les enjeux de ce projet stratégiquement urgent pour les Alpes du Sud.



Les décisions : 10 années d'études et d'avancées pour les Alpes du Sud

Le 23 mars 2000, le Conseil Régional PACA adopte le 4^e contrat de plan Etat-Région (CPER) 2000-2006. L'Etat et la Région "décident d'engager en priorité les études concernant (...) la modernisation de la ligne actuelle du Val de Durance (...) et son électrification dans la perspective d'une percée ferroviaire sous le tunnel du Montgenèvre".

Le 9 juillet 2001, à Limoges, le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) valide les Schémas de services collectifs France 2020 avec le tunnel du Montgenèvre.

Le 27 novembre 2001, au cours du sommet de Périgueux, les autorités gouvernementales, françaises et italiennes, demandent que la Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du Sud fasse "des propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre".

Le 3 décembre 2003, la Province de Turin et le Conseil Général des Hautes Alpes signent un accord politique définissant les quatre objectifs prioritaires du projet Montgenèvre. Cet accord précise que "cette solution rend possible, sous forme d'aménagements progressifs :

- avec la création du seul tunnel, le désenclavement TGV de la zone touristique du Briançonnais et de Clavières-Cesanna, depuis Milan, Turin, Paris, Lyon, et la mise en place d'une liaison TER Marseille-Turin ;
- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée entre Briançon et Gap, le désenclavement TGV de l'ensemble des Hautes Alpes ;

- avec la création d'une plate-forme de ferroutage à l'intersection de la voie ferrée et de l'A51 dans le secteur de la Bâtie Neuve, le transit poids lourds par voie de ferroutage vers Orbassano et la Pianura Padana ;

- avec l'aménagement et l'électrification de la voie ferrée vers la Méditerranée, le transport de convois de fret depuis Marseille et l'Espagne vers Turin et les Pays de l'Est."

Le 25 février 2004, la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme au Parlement européen demande, dans le rapport Bradbourn, de compléter le projet 6 du RTE-T par "l'axe ferroviaire Marseille-Turin avec le tunnel du Montgenèvre comme tronçon transfrontalier (2015)".

Le 16 juin 2006, le Schéma Interrégional d'Aménagement de Développement du Massif des Alpes (SIADMA) souligne la nécessité de réaliser le tunnel sous le Montgenèvre. Le Comité de Massif demande que le tunnel du Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen.

Le 16 décembre 2006, le Schéma Régional d'Aménagement de Développement du Territoire (SRADT) est validé par le Conseil régional PACA. "... Le tunnel sous le Montgenèvre, en combinaison avec l'aménagement d'une ligne ferroviaire de la région PACA vers la région de Turin, est une mesure majeure en terme d'infrastructure. La création d'une telle ligne ouvre l'opportunité de transférer une partie des flux routiers entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Catalogne et le Piémont en Italie. La liaison via le Montgenèvre peut servir pour des

trains fret conventionnels en plus d'une utilisation pour l'Autoroute Ferroviaire..."

Le 20 mars 2007, le Conseil Régional PACA adopte le contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013. L'Etat et la Région inscrivent la réalisation d' "études de faisabilité économique et technique de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre". De plus ils engagent « la modernisation de la ligne ferroviaire des Alpes d'Aix à Briançon".

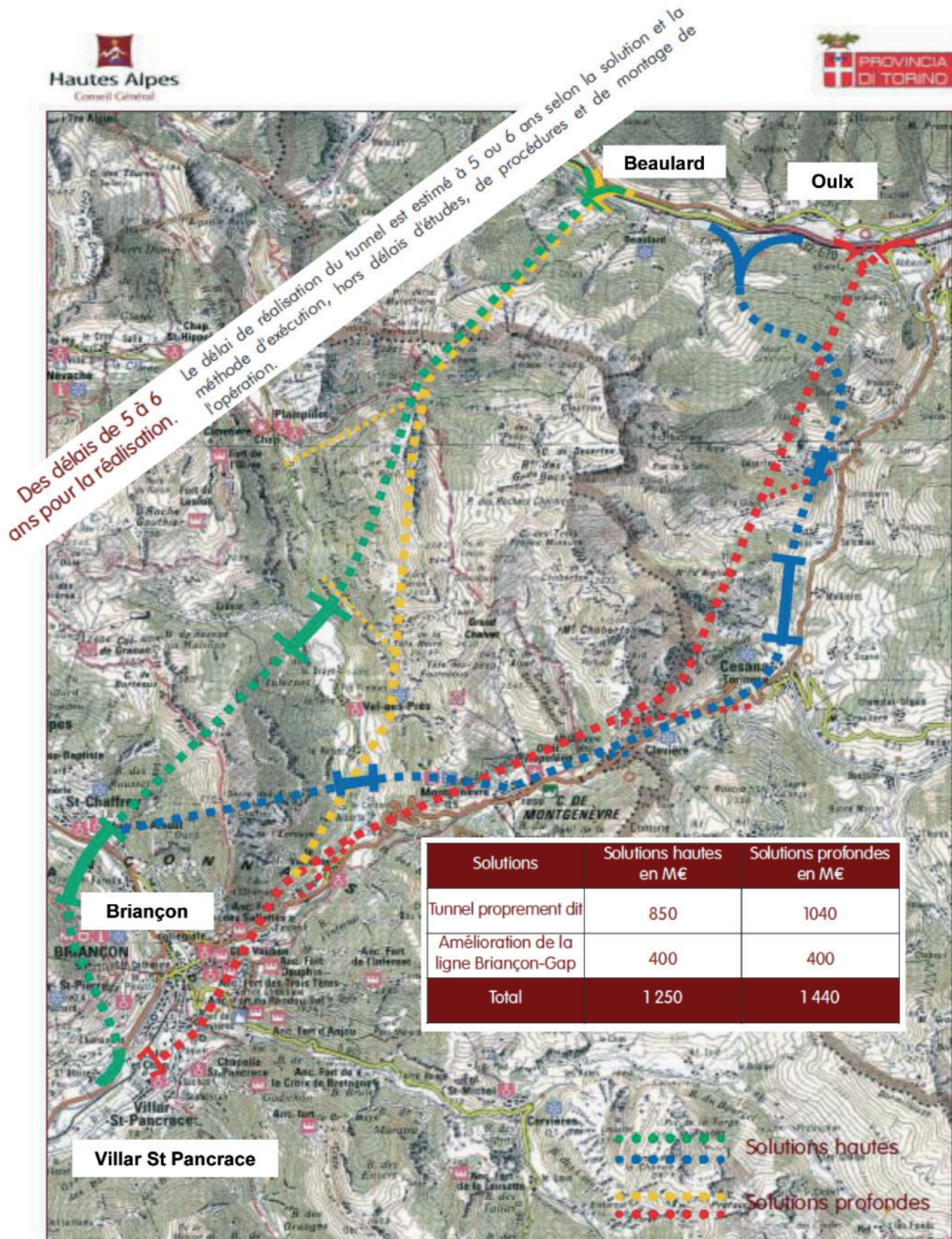
Le 11 mai 2007, le Journal Officiel publie le décret n°2007-779 approuvant la Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône (DTA13) qui, dans ses orientations prescriptives, place la liaison val de Durance-Italie, par la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, en priorité 1 de l'objectif 1.

Le 17 septembre 2009, le Conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos adopte à l'unanimité les deux propositions de desserte ferroviaire suivantes:

- "Le Conseil de Développement demande aux responsables politiques, économiques, sociaux et aux ONG, tant au niveau national que local, d'agir pour obtenir l'inscription de la percée alpine du Montgenèvre au Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)".
- "Le Conseil de Développement suggère qu'une étude préliminaire soit rapidement entreprise par la Région PACA sur la totalité de l'itinéraire entre Marseille et Turin via le Montgenèvre".

Le projet de tunnel sous le Montgenèvre

L'étude SETEC-TPI de novembre 2003, pilotée conjointement par le Conseil Général des Hautes Alpes et la Province de Turin, présente plusieurs solutions. La solution profonde entre Villar Saint Pancrace et Oulx (tracé rouge) est proposée comme préférentielle.



Intégration dans le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le 25 février 2004, la Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme au Parlement Européen, dans son rapport Bradbourn, demande d'inscrire le tunnel ferroviaire du Montgenèvre au RTE-T pour compléter le projet prioritaire européen n° 6 (plaine du Pô).

Les partenaires du SETUMONT

- Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Conseil Général des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Hautes-Alpes
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Marseille-Provence
- Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale des Alpes de Haute-Provence
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes
- Grand Port Maritime de Marseille
- Communes de l'Argentière-La-Bessée, Briançon, Gap, Marseille, Montgenèvre, Névache, Val des Prés

Les membres du Comité de personnes qualifiées

- Monsieur Alessandro BARBERIS, Président de la Chambre de Commerce, Industrie, Artisanat et Agriculture de Turin, Président d'Eurochambres
- Monsieur Luc CORSO, Vice-Président honoraire de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence,
- Monsieur Franco CAPRA, Maire de la commune de Clavière (Italie).
- Monsieur Alain SEGUIN, Consultant
- Monsieur Jean-Pierre HUCHON, Conseiller en intelligence économique et membre de l'association NosterPaca

PARLEMENT EUROPÉEN

25 février 2004

RAPPORT

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Philip Charles Bradbourn Amendement 19 (Extraits)

Extension du projet n° 6 sur l'axe ferroviaire Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest frontière ukrainienne

axe ferroviaire Marseille-Turin avec le tunnel du Montgenèvre comme tronçon transfrontalier (2015)

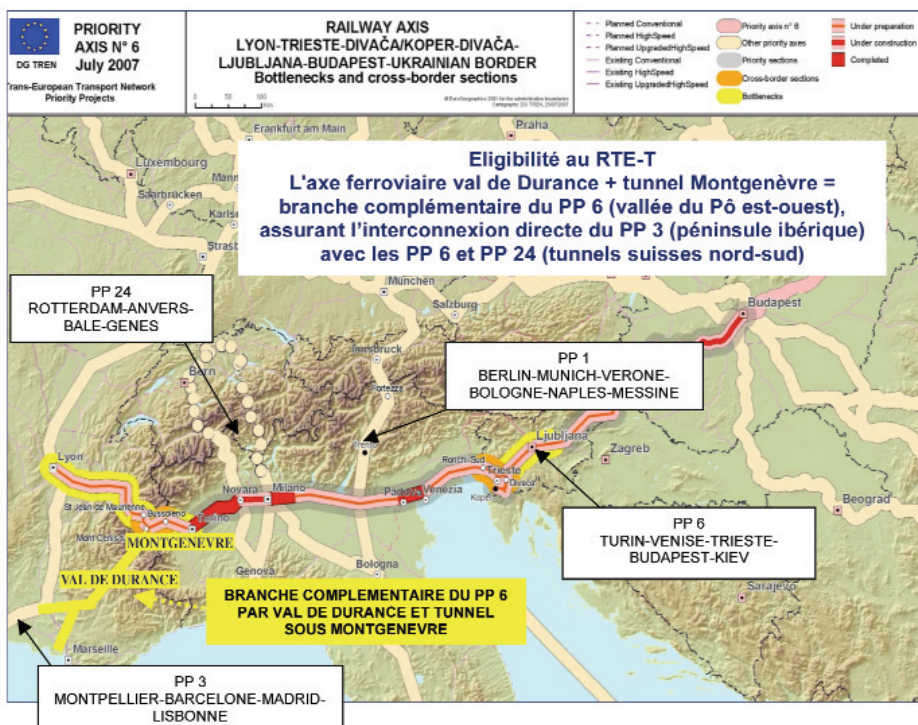
Justification

Il est de l'intérêt européen que le projet permette de réaliser les raccordements manquants (...)

Les Alpes représentent un obstacle naturel majeur pour le développement de plusieurs régions, dont Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Une liaison ferroviaire Marseille - Turin (via le Val de Durance et la percée du tunnel du Montgenèvre) permettrait, pour un coût raisonnable, de créer un tronçon transfrontalier à même de compléter l'axe Lyon-Turin et d'assurer un réel désenclavement des régions frontalières et de la vallée du Rhône.

Enfin, la construction du tunnel du Montgenèvre permet de développer une nouvelle plateforme intermodale de transports à partir de Marseille.



Guide utilisateur outil « Engagements Volontaires »

Novembre 2008



Charte d'engagements volontaires
de réduction des émissions de CO₂
des transporteurs routiers de marchandises



SOMMAIRE

1-	Introduction générale	5
2-	Préambule	7
3-	Introduction à l'outil « Engagements volontaires »	9
4-	ONGLET n°1 - Présentation de l'entreprise	11
4.1	Objectifs.....	11
4.2	Comment compléter l'onglet.....	11
4.2.1	Coordonnées de l'entreprise et périmètre de l'engagement.....	11
4.2.2	Choix de l'indicateur de performance environnementale propre à l'entreprise sur le périmètre retenu	12
4.2.2.1	Introduction.....	12
4.2.2.2	Le kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules (véh.km)	14
4.2.2.3	Les tonnes livrées (ou enlevées).....	14
4.2.2.4	Le nombre de colis livrés (ou enlevés).....	14
4.2.2.5	Les tonnes.kilomètres	14
	Méthode 1 : Le module « t.km ».....	15
	Méthode 2	16
	Méthode 3	16
4.2.2.6	Le chiffre d'affaires transport	16
4.2.3	Distinction activité en propre, sous-traitée et autres modes.....	16
4.2.4	Carburant(s) utilisé(s) par la flotte propre de l'entreprise.....	17
4.2.5	Sous-traitance routière.....	17
4.2.6	Autres modes	19
4.2.7	Segmentation des résultats.....	19
5-	ONGLET n°2 – Tableau de saisie	20
5.1	Objectifs.....	20
5.2	Comment compléter l'onglet.....	21
5.2.1	Périodes de suivi	21
5.2.2	Structure et utilisation du parc.....	21
5.2.3	Consommation de carburant	22
5.2.4	Conducteurs.....	23
5.2.5	Activité en propre.....	23
5.2.5.1	Véhicules.km à vide.....	23
5.2.5.2	Tonnage moyen sur les parcours en charge	23
5.2.5.3	Tonnage moyen sur l'ensemble des parcours	24
5.2.5.4	Taux de distance à vide moyen	24
5.2.6	Sous-traitance route.....	24
5.2.7	Autres modes	24
5.2.8	Suivi des actions.....	24
6-	ONGLET n°3 - CO₂ Sous-traitance route	26
6.1	Objectifs.....	26
6.2	Comment compléter l'onglet.....	26
6.2.1	Emissions de CO ₂ directement transmises par les sous-traitants	26
6.2.2	Calcul à partir des données de consommations de carburants	27
6.2.3	Calcul à partir des véhicules.km et de la consommation moyenne des véhicules	27
6.2.4	Calcul à partir des véhicules.km seuls.....	28
6.2.5	Calcul à partir des tonnes.km.....	29
6.2.6	Incertitudes	30
6.2.7	Tableau récapitulatif.....	30
7-	ONGLET n°4 - CO₂ Autres modes	31
7.1	Objectifs.....	31
7.2	Comment compléter l'onglet.....	31
7.2.1	Fret aérien.....	31
7.2.1.1	Informations sur les émissions de CO ₂ directement transmises par les opérateurs aériens... 31	
7.2.1.2	Calcul à partir des consommations de carburants.....	32

7.2.1.3	Calcul à partir des tonnes.km	32
7.2.2	Fret par rail	32
7.2.2.1	Informations sur les émissions de CO ₂ directement transmises par les opérateurs ferroviaires	32
7.2.2.2	Calcul à partir des données de consommation d'énergie	33
Cas de trains fonctionnant à l'électricité.....		33
Cas de trains fonctionnant au diesel ou au charbon.....		33
7.2.2.3	Calcul à partir des tonnes.km	33
7.2.3	Fret maritime.....	36
7.2.3.1	Informations sur les émissions de CO ₂ directement transmises par les opérateurs maritimes	36
7.2.3.2	Calcul à partir des données de consommation de carburant	36
7.2.3.3	Calcul à partir des tonnes.km	36
Cas des porte-conteneurs.....		36
Cas des cargos ou rouliers		37
Cas des vraquiers.....		37
7.2.4	Fret fluvial.....	38
7.2.4.1	Informations sur les émissions de CO ₂ directement transmises par les opérateurs fluviaux ..	38
7.2.4.2	Calcul à partir des données de consommation de carburants.....	38
7.2.4.3	Calcul à partir des t.km	38
8-	ONGLET n°5 - Choix actions	40
8.1	Objectifs.....	40
8.2	Comment compléter l'onglet.....	40
8.2.1	Axe 1 : Véhicule	42
8.2.1.1	Accélération de la modernisation de la flotte	42
8.2.1.2	Bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules	44
8.2.1.3	Utilisation de lubrifiants synthétiques	44
8.2.1.4	Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique	45
8.2.1.5	Amélioration de la maintenance des véhicules.....	46
8.2.1.6	Utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation.....	46
8.2.1.7	Modification de la technologie de climatisation	47
8.2.1.8	Utilisation de boîtes de vitesses robotisées	48
8.2.2	Axe 2 : Carburant	48
8.2.2.1	Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant	48
8.2.2.2	Utilisation de carburants alternatifs au gazole (éthanol, B30, véhicules électriques, hybrides, EEG et GNV	49
8.2.3	Axe 3 : Conducteur	50
8.2.3.1	Limitation de l'usage du moteur à l'arrêt.....	50
8.2.3.2	Limitation de la climatisation.....	50
8.2.3.3	Formation des conducteurs à l'écoconduite	51
8.2.3.4	Développement de gestes économes	51
8.2.3.5	Diffusion de bonnes pratiques de conduite	52
8.2.3.6	Mise en place de dispositifs incitatifs	52
8.2.4	Axe 4 : Organisation des flux de transport.....	53
8.2.4.1	Augmentation du recours aux modes non routiers	53
8.2.4.2	Acquisition ou meilleure utilisation des outils d'aide à la circulation et à la gestion de flotte et à l'optimisation des itinéraires	53
8.2.4.3	Amélioration du coefficient de chargement	54
8.2.4.4	Limitation des trajets à vide	54
8.2.4.5	Négociation avec les clients de mesures permettant une meilleure optimisation (négociation sur les horaires de livraison ..).....	54
8.2.4.6	Action de sensibilisation vis-à-vis des sous-traitants (au travers des cahiers des charges ..) ..	55
8.2.4.7	Affichage des émissions de CO ₂ transport en direction des clients	55
8.2.5	Autres actions.....	56
8.2.6	Les incohérences possibles	56
9-	ONGLET n°6 - Suivi du plan d'actions	57
9.1	Objectifs.....	57
9.2	Comment compléter l'onglet.....	58
10-	ONGLET n°7 – Suivi des indicateurs	59
10.1	Objectifs.....	59
10.2	Comment compléter l'onglet.....	59
11-	ONGLET n°8 – Hypothèses	61
11.1	Objectifs.....	61

11.2	Comment compléter l'onglet.....	61
12-	ONGLET n°9 – Fiches de synthèse.....	63
12.1	Objectifs.....	63
12.2	Comment compléter l'onglet.....	64
12.2.1	Identification du prestataire ayant réalisé le diagnostic CO ₂ ou l'accompagnement (si l'entreprise a fait appel à un prestataire extérieur)	65
12.2.2	Définition de l'objectif de réduction de l'indicateur de performance environnementale	65
12.2.3	Informations complémentaires	65
13-	Annexe - Note du MEEDDAT relatif au risque de requalification du contrat entre opérateur de transport et sous-traitant	67

1- Introduction générale

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT) ont développé des outils, méthodologies et guides complémentaires destinés aux entreprises de transport routier de marchandises qui souhaitent signer la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂.

Pour signer la charte d'engagements volontaires et ainsi intégrer la démarche, l'entreprise devra fournir l'outil "Engagements volontaires" correctement complété et respecter les pré-requis suivants :

Pré-requis n°1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser un diagnostic CO₂ qui vise notamment à faire un état des lieux de sa situation. Ceci nécessite, de la part de l'entreprise, une bonne connaissance et un suivi de la structure de son parc, de ses consommations de carburant par véhicule et/ou par conducteur, de ses actions de formation et de sensibilisation des conducteurs ainsi que de ses flux de transport.
Pré-requis n°2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Choisir/Définir au moins un indicateur de performance environnementale propre à l'entreprise (de type g CO₂/t.km) avec un objectif de réduction à 3 ans.
Pré-requis n°3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définir un plan d'actions sur une période de 3 ans élaboré autour des quatre axes suivants : le véhicule, le carburant, le conducteur et l'organisation des flux de transport
Pré-requis n°4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Choisir au moins une action par axe étant précisé qu'à toute action retenue, devra correspondre un objectif chiffré et mesurable à atteindre dans un délai déterminé afin de pouvoir suivre et évaluer les résultats obtenus

Pour valider la signature de la charte d'autres **éléments plus qualitatifs** pourront être pris en compte comme par exemple:

- les moyens humains que l'entreprise envisage de déployer pour piloter et mettre en œuvre en interne le plan d'actions,
- la méthode de mesure et de suivi de la consommation de carburant retenue...

La réalisation du diagnostic CO₂ et le suivi du plan d'actions se basent sur les outils et méthodes spécifiquement développés pour la démarche des engagements volontaires, à savoir:

- le guide général de la démarche ;
- un outil « Autoévaluation » et son guide d'utilisation permettant à l'entreprise de valider la pertinence de se lancer dans la démarche ;
- un cahier des charges relatif au diagnostic CO₂ et au suivi de la démarche ;
- un outil « Engagements volontaires » et le présent guide d'utilisation, structuré autour de 9 onglets permettant, après la saisie des données relatives à l'activité de l'entreprise :
 - d'évaluer et suivre ses émissions de CO₂ sur le périmètre choisi,
 - d'évaluer les gains de CO₂ potentiels selon les actions choisies,
 - de suivre l'état d'avancement des objectifs,
 - de suivre de manière temporelle le(s) indicateur(s) de performance environnementale.
- une série de "fiches actions" détaillées et classées en fonction des 4 axes de la démarche (véhicule, carburant, conducteur, organisation des flux de transport).

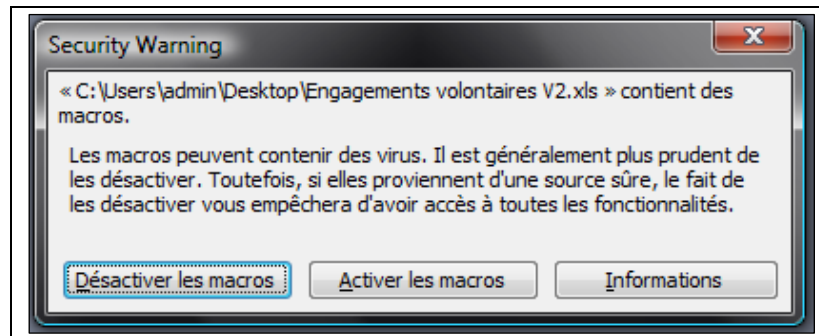


L'objectif du présent guide est de donner à l'utilisateur le mode d'emploi de l'outil « Engagements volontaires ». Des éléments de méthodologie sont précisés pour répondre aux principales questions que l'entreprise pourrait se poser en utilisant cet outil.

2- Préambule

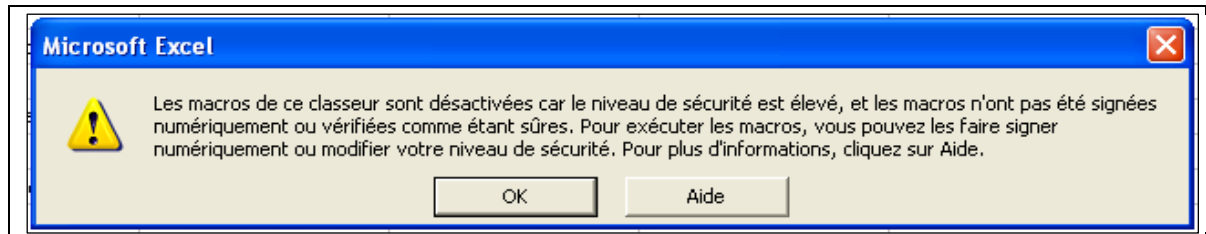
L'outil « Engagements volontaires » intègre des « macros », actions automatiques qui permettent de modifier l'outil automatiquement en fonction des réponses apportées par l'entreprise aux différentes questions posées dans l'outil.

Lors de l'ouverture de l'outil, le message suivant s'ouvre automatiquement :



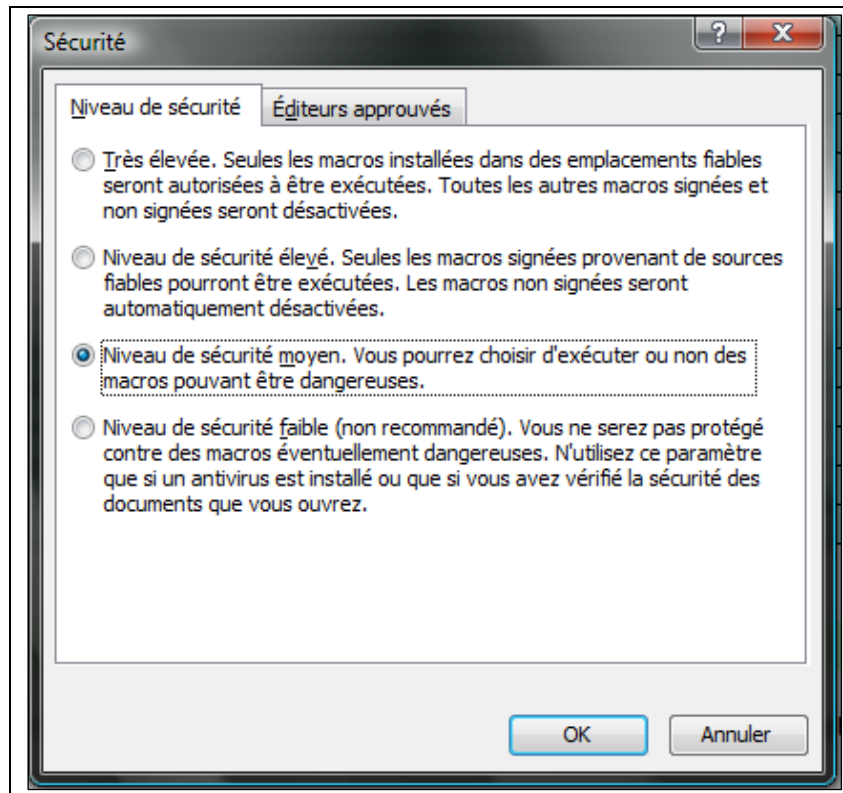
Il est important de cliquer sur le bouton « Activer les macros », afin que les actions automatiques puissent s'opérer convenablement.

Il est possible que le niveau de sécurité de l'ordinateur soit réglé de telle manière qu'il désactivera les macros existantes au sein de l'outil. Dans ce cas, à la place du message précédent, le message suivant apparaîtra lors de l'ouverture de l'outil :



Il est alors nécessaire de réduire le niveau de sécurité. Pour cela, aller dans « Outils » puis « Macro » et, enfin, « Sécurité... ».

Le message suivant apparaît :



Il faut alors cocher la case « niveau de sécurité moyen » et cliquer sur « OK ».

Il est ensuite nécessaire de fermer les outils et de les rouvrir.

3- Introduction à l'outil « Engagements volontaires »

L'outil « Engagements volontaires » est un outil intégré. C'est le support principal pour l'entreprise et l'ADEME. Il est utilisé tout au long de la démarche :

- dans la phase de diagnostic CO₂ ;
- dans la phase de suivi du plan d'actions et des indicateurs de performance environnementale sur la période de 3 ans liée à l'engagement ;
- comme support de transmission des informations à l'ADEME au cours des différentes phases de la démarche.

Rappel : les différentes phases de la démarche des engagements volontaires sont explicitées dans le guide général de la démarche, disponible sur les sites Internet du ministère chargé des transports (www.transports.developpement-durable.gouv.fr [rubrique : Marchandises / Transport routier et commission de transport / Développement durable ou lien direct : http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=2352]) et de l'ADEME (www.ademe.fr/transports [rubrique : Transport de marchandises / Transport routier]).

L'outil « Engagements volontaires » est structuré autour de 9 onglets, pour une progression logique :

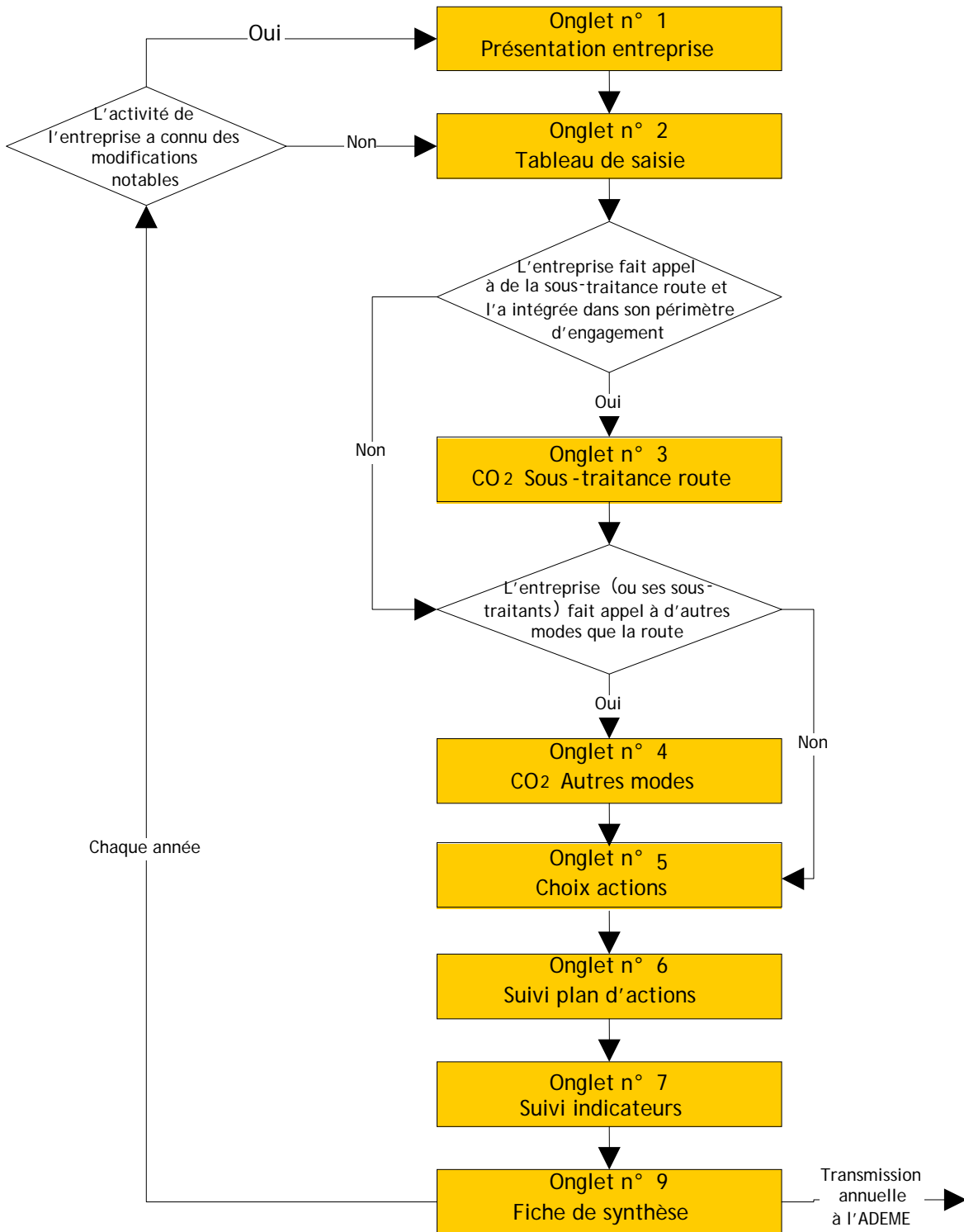
- n°1 : Présentation de l'entreprise ;
- n°2 : Tableau de saisie des données ;
- n°3 : Calcul des émissions de CO₂ dues aux activités routières sous-traitées ;
- n°4 : Calcul des émissions de CO₂ dues aux prestations réalisées grâce aux autres modes de transport (ferroviaire, aérien, maritime, fluvial) ;
- n°5 : Choix des actions de la charte et estimation des gains CO₂ potentiels ;
- n°6 : Suivi du plan d'actions ;
- n°7 : Suivi de l'indicateur de performance environnementale ;
- n°8 : Hypothèses ;
- n°9 : Fiches de synthèse.

Chaque onglet a un rôle précis dans la démarche et ils doivent être complétés dans l'ordre chronologique.

Les chapitres suivants expliquent, onglet par onglet, les différentes étapes d'utilisation de l'outil. Chaque chapitre expose ainsi quels sont les objectifs de l'onglet et comment le compléter correctement.

A noter :

Seules les cases bleutées devront être complétées par l'entreprise. Toutes les autres cellules ont été grisées et verrouillées afin d'éviter toute erreur de saisie qui pourrait déstabiliser l'outil et aboutir à des résultats faussés.



4- ONGLET n°1 - Présentation de l'entreprise

4.1 Objectifs

Ce premier onglet a pour objectif d'initialiser et de personnaliser l'outil en fonction de l'organisation de l'entreprise et de l'utilisation que celle-ci veut en avoir.

Il est impératif de remplir correctement cette première page afin d'utiliser un outil adapté au mode de fonctionnement propre à l'entreprise. En effet, en fonction des réponses aux questions posées dans ce premier onglet, l'outil va automatiquement masquer ou afficher des informations dans les onglets suivants.

Par exemple, si l'entreprise utilise des biocarburants et qu'elle coche cette case dans l'onglet n°1 (voir chapitre 4.2.4), une ligne relative aux biocarburants apparaîtra dans l'onglet n°2 au niveau du suivi de la consommation de carburant. Si l'entreprise ne coche pas cette case, la ligne en question n'apparaîtra pas.

Il est donc important de compléter correctement et intégralement ce premier onglet.

A noter : Si la situation de l'entreprise change sur l'un des sujets évoqués ci-dessous pendant la durée de son engagement dans la charte (intégration d'un nouveau carburant, sous-traitance de certains trafics à l'origine réalisés en propre, utilisation d'un nouveau mode de transport...), il sera nécessaire de revenir sur cet onglet lors du suivi annuel afin d'adapter l'outil à la nouvelle situation de l'entreprise.

4.2 Comment compléter l'onglet

4.2.1 Coordonnées de l'entreprise et périmètre de l'engagement

Cette première partie de la feuille regroupe l'ensemble des éléments permettant de présenter l'entreprise et la personne en charge du projet. L'outil « Engagements volontaires » étant le support qui sera utilisé par les différentes parties prenantes pour suivre l'avancée de l'entreprise, ces informations sont indispensables.

Informations générales sur l'entreprise	
Compléter les renseignements suivants concernant la présentation générale de l'entreprise	
Raison sociale de l'entreprise	
Adresse	
Code postal	Ville
Code SIRET	Code NAF
Effectif de l'entreprise	Adresse Internet
Identifier un contact au sein de l'entreprise	
Nom de l'interlocuteur	
Prénom de l'interlocuteur	
Fonction	
Téléphone	
Fax	
Courriel	
Périmètre choisi pour application de la Charte d'engagements volontaires (global entreprise, agence...)	
Pour une meilleure compréhension, il est conseillé de s'appuyer sur le guide utilisateur fourni avec cet outil Excel ainsi que le guide général de la démarche des engagements volontaires.	

Il est par ailleurs demandé à l'entreprise d'inscrire le périmètre sur lequel elle s'engage dans le cadre de la charte. Ce périmètre pourra être l'ensemble des activités de l'entreprise, une ou plusieurs activités, les activités en propre uniquement, une agence, une région...

4.2.2 Choix de l'indicateur de performance environnementale propre à l'entreprise sur le périmètre retenu

4.2.2.1 Introduction

L' « indicateur de performance environnementale » défini ici sert à quantifier et suivre les performances de l'entreprise en matière d'émissions de CO₂. Il permet de comparer les évolutions d'activité aux évolutions des émissions.

Il est constitué par le rapport entre les émissions de CO₂ de l'entreprise et une donnée représentative de son activité. Cet indicateur de performance environnementale permet de s'affranchir de l'évolution de l'activité et ainsi d'évaluer l'évolution de la performance de l'entreprise sur le périmètre sélectionné.

Il doit traduire aussi bien l'efficacité de la production unitaire (c'est-à-dire la performance du couple conducteur-véhicule) que celle de l'organisation de l'entreprise (qualité des groupages, efficacité commerciale...).

En effet, la performance énergétique de l'entreprise provient tout autant de la consommation au kilomètre roulé que du ratio entre le nombre total de kilomètres roulés et le nombre de kilomètres strictement indispensables à l'opération vendue. Entre ces deux chiffres, il y a par exemple le taux de kilomètres à vide (nécessaires entre deux missions mais sans valeur commerciale) ou le taux de remplissage des véhicules dans le cas des groupages.

Laissée à l'appréciation de l'entreprise, cette donnée d'activité doit être :

- représentative ;
- compréhensible ;
- facile d'utilisation ;
- maîtrisée et suivie en interne.

Plusieurs propositions sont faites à l'entreprise quant au choix de la donnée d'activité, à savoir :

- kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules (veh.km) ;
- tonnes livrées (ou enlevées) ;
- nombre de colis livrés (ou enlevés) ;
- tonnes.Kilomètres ;
- chiffres d'affaires transport (en euros).

Le suivi le plus simple est celui par le kilométrage mais, hors les cas dans lesquels l'activité du véhicule n'est pas définie par l'entreprise mais par son client (mise à disposition, traction pure...), il ne traduit que l'efficacité du couple conducteur/véhicule et non celle de l'ensemble de l'entreprise. Néanmoins, il pourra être retenu dans le cas de transport en lots et complets dont l'activité serait particulièrement stable et répétitive.

Pour les activités de lots et complets, le choix des tonnes.kilomètres fournit une représentation plus fidèle de l'activité. Généralement, ces données seront reconstituées à partir des déclarations des chargeurs pour les tonnages et de calcul à l'aide de distanciers informatisés pour les distances.

Enfin, pour les activités de groupage ou de messagerie, le nombre de colis est une donnée souvent utilisée pour mesurer l'activité.

Pour les compagnies de courses (véhicules légers, secteur urbain), le nombre de points touchés pourra être une donnée représentative, plutôt que le nombre de colis.

Dans les cas plus complexes, il sera généralement nécessaire de décomposer l'activité en plusieurs segments suivis par des indicateurs différents. Par exemple, dans le cas de messagerie monocolis, on pourra suivre l'activité des grands véhicules assurant les échanges entre plates-formes suivant un plan de transport généralement fixe par le total des kilomètres parcourus, et l'activité des petits véhicules assurant l'enlèvement et la livraison depuis les plates-formes par le nombre de positions traitées.

Si aucune donnée physique n'est représentative ou maîtrisée, le chiffre d'affaires peut constituer une mesure de l'activité, il sera simplement nécessaire de faire attention notamment au moment des évolutions de tarif et de ne pas confondre un changement de prix avec une croissance du volume d'activité.

L'indicateur retenu doit être impérativement renseigné au sein de l'outil. Pour cela l'entreprise doit cocher la case correspondante comme indiqué dans l'exemple ci-dessous :

Choix de l'indicateur de performance environnementale

Afin d'évaluer la performance environnementale de l'entreprise sur le périmètre choisi et l'évolution de ses émissions de CO₂, il est nécessaire de mettre en œuvre un indicateur de performance environnementale interne à l'entreprise.
Celui-ci est défini comme le rapport entre les émissions de CO₂ du périmètre choisi et une donnée d'activité propre à l'entreprise. Ceci, afin de pouvoir s'affranchir de l'évolution de l'activité qui influera forcément sur les émissions de CO₂.
Cette donnée d'activité est propre à chaque entreprise et doit être maîtrisée et suivie.
Parmi les données d'activité suivantes, quelle(s) est (sont) celle(s) que veut suivre l'entreprise sur le périmètre retenu:

- Kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules (véh.km)
- Tonnes livrées (ou enlevées)
- Nombre de colis livrés (ou enlevés)
- Tonnes.Kilomètres
- Chiffre d'affaires transport (€)
- Autre donnée d'activité que celles présentées ci-dessus

Dans ce dernier cas, indiquer :

- la donnée d'activité retenue à suivre (ex: nombre de palettes):
- l'abréviation de la donnée d'activité retenue à suivre (ex: Nbre de palettes):
- l'unité de l'indicateur de performance environnementale retenu (ex: gCO₂/palette):

Pour aider dans le choix des indicateurs à retenir, il est conseillé de lire le guide utilisateur du présent outil.

Il est aussi possible à l'entreprise de choisir de suivre une donnée d'activité autre que celles listées. Dans ce cas, l'entreprise doit cocher la case « Autre indicateur que ceux présentés ci-dessus » et indiquer, dans les cases adaptées :

- la donnée d'activité retenue à suivre. Il s'agira par exemple du nombre de palettes livrées (indiquer « Nombre de palettes »), du nombre de clients livrés...
- l'abréviation de la donnée d'activité de performance environnementale retenue (par exemple « Nbre de palettes »);
- l'unité de l'indicateur de performance environnementale retenu. Celui-ci sera le rapport entre les émissions de CO₂ (en gramme) et la donnée d'activité retenue (dans notre exemple, ce sera le nombre de palettes). Dans ce cas, l'unité de l'indicateur à inscrire dans cette case sera « gCO₂/palette ». Dans tous les cas, l'unité sera de la forme « gCO₂/... ».

Autre donnée d'activité que celles présentées ci-dessus

Dans ce dernier cas, indiquer :

- la donnée d'activité retenue à suivre (ex: nombre de palettes): nombre de palettes
- l'abréviation de la donnée d'activité retenue à suivre (ex: Nbre de palettes): Nbre de palettes
- l'unité de l'indicateur de performance environnementale retenu (ex: gCO₂/palette): gCO₂/palette

Pour aider dans le choix des indicateurs à retenir, il est conseillé de lire le guide utilisateur du présent outil.

A noter : L'entreprise a la possibilité de choisir plusieurs données d'activité. Elle devra dès lors cocher l'ensemble des cases adéquates.

Pour chaque donnée d'activité recensée, des précisions sont apportées concernant leur définition et leur méthode de calcul.

4.2.2.2 Le kilométrage total parcouru par l'ensemble des véhicules (véh.km)

Les véhicules-kilomètres représentent la distance totale parcourue par l'ensemble des véhicules. A titre d'exemple, le nombre total de véhicules.km parcourus par un véhicule en particulier correspondrait au nombre total de kilomètres parcourus par ce véhicule sur les routes.

Supposons par exemple que l'entreprise utilise un camion de 18 tonnes de PTAC et qu'il parcourt 50.000km par an. Le nombre de veh.km lié sera donc : 50.000véh.km. Si l'entreprise utilise 2 camions qui font le même kilométrage, le nombre de véh.km sera donc de 100.000véh.km.

Cette notion de véhicules.kilomètres nécessite cependant de connaître les mouvements de camions un par un, ce qui n'est pas toujours possible.

Tout comme l'approche par les tonnes.kilomètres, l'utilisation des véhicules.kilomètres implique de connaître ou d'estimer les distances parcourues par les véhicules.

4.2.2.3 Les tonnes livrées (ou enlevées)

Le suivi des tonnes transportées doit se faire sur le périmètre sur lequel l'entreprise a choisi de s'engager au sein de la charte.

4.2.2.4 Le nombre de colis livrés (ou enlevés)

De même que les tonnages réalisés, le nombre de colis livrés doit être suivi sur le périmètre d'engagement.

4.2.2.5 Les tonnes.kilomètres

La tonne.kilomètre (t.km) est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Les tonnes.kilomètres d'un trafic sont obtenues en multipliant le tonnage transporté avec la distance du trajet. Par exemple, 24 tonnes transportées sur 100 kilomètres correspondent à un trafic de 2.400 t.km.

Un déplacement de 10 tonnes sur 100 kilomètres (soit 1.000 t.km) suivi d'un déplacement de 10 tonnes sur 50 kilomètres (500 t.km) donnent au total 1500 tonnes.kilomètres.

Idéalement, le calcul des tonnes.kilomètres devrait être réalisé pour chacun des trafics faits par l'entreprise. Si l'entreprise veut calculer de manière exacte les t.km réalisées sur un mois, il est nécessaire qu'elle calcule les t.km de chacun de ses trajets, puis qu'elle les additionne.

**Par définition, les tonnes.kilomètres (t.km) d'un voyage, c'est le tonnage transporté multiplié par le kilométrage réalisé. Le total des t.km, c'est la somme des t.km réalisées à chaque voyage.
Le total des t.km n'est donc pas la multiplication du total des tonnes transportées par le total des kilomètres.**

Par exemple, une entreprise réalise deux trajets différents dont les caractéristiques sont les suivantes :

Trajet n°	Distance	Tonnage transporté	Tonnes.kilomètres
1	200	20	4.000
2	100	30	3.000
Total	300	50	7.000

L'entreprise a réalisé 7.000 tonnes.kilomètres pour les deux trajets (3.000 + 4.000) et non pas 15.000 (300x50).

L'approche par les tonnes.kilomètres implique de connaître ou tout au moins d'estimer les distances parcourues par les véhicules. Il est conseillé, si possible, d'utiliser les outils informatiques embarqués dans les véhicules pour calculer les distances réalisées. Cependant, ces distances ne sont pas toujours disponibles et pourront nécessiter de les recalculer ex ante. Il existe pour cela des logiciels ou des sites Internet qui permettent d'obtenir ce genre d'informations, à savoir la longueur d'un itinéraire routier pour aller d'une commune à l'autre (www.infotrafic.com ou www.mappy.fr par exemple).

Trois méthodes de calcul des tonnes.kilomètres peuvent être utilisées, en fonction des données disponibles en interne :

- **Méthode n°1** : L'utilisation du module « t.km » à l'aide des données de :
 - poids total expédié
 - distance séparant le départ et l'arrivée
 - poids moyen du chargement unitaire reçu
 - densité des marchandises reçues
- **Méthode n°2** : Le calcul à l'aide des données de :
 - tonnage moyen sur les parcours en charge
 - taux de distance à vide moyen
 - kilométrage total de l'ensemble des véhicules
- **Méthode n°3** : Le calcul à l'aide des données de :
 - tonnage moyen sur l'ensemble des parcours y compris à vide
 - kilométrage total de l'ensemble des véhicules

Méthode 1 : Le module « t.km »

Dans certains cas, le calcul des t.km peut être difficile. Ainsi, si l'entreprise a fait appel à un transporteur routier sous-traitant qui a collecté, regroupé, acheminé et livré ses marchandises ainsi que celles d'autres entreprises, il sera quasiment impossible de connaître les caractéristiques du ou des véhicules successivement utilisés. Pour cela, le calcul des tonnes.kilomètres peut être réalisé via le module « t.km » et son guide d'utilisation disponibles sur les sites Internet du ministère chargé des transports (www.transports.developpement-durable.gouv.fr [rubrique : Marchandises / Transport routier et commission de transport / Développement durable ou lien direct : http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=2352]) et de l'ADEME (www.ademe.fr/transports [rubrique : Transport de marchandises / Transport routier]).

Il permet de reconstituer les tonnes.km routières, par catégorie de camion, à partir des informations suivantes :

- le poids total expédié ;
- la distance séparant le départ et l'arrivée ;
- le poids moyen du chargement unitaire reçu ;
- la densité des marchandises reçues.

Méthode 2

La deuxième méthode de calcul des tonnes.kilomètres proposée nécessite de connaître :

- le tonnage moyen sur les parcours en charge. Ce tonnage correspond au chargement moyen des véhicules de transport lorsqu'ils sont en charge. Ne doivent donc pas être pris en compte les kilométrages réalisés à vide. Cette méthode nécessite d'avoir un suivi des kilométrages réalisés en charge et à vide par les véhicules. Le tonnage moyen en charge est le rapport entre les tonnages totaux réalisés en charge et le nombre de voyages réalisés ;
- le taux de distance à vide moyen. Ce taux de distance à vide moyen représente la part de la distance parcourue à vide par les véhicules. Il est le rapport entre la distance totale parcourue à vide et la distance totale (en charge et à vide) parcourue par les véhicules. Tout comme la précédente, cette donnée nécessite de suivre et maîtriser les distances parcourues en charge et à vide par les véhicules ;
- le kilométrage total de l'ensemble des véhicules.

Le calcul des tonnes.kilomètres est alors le suivant :

$$\text{Tonnes.kilomètres totales} = (\text{tonnage moyen sur les parcours en charge}) \times (1 - \text{taux de distance à vide moyen}) \times (\text{véhicules.km totaux})$$

Méthode 3

La troisième méthode de calcul des tonnes.kilomètres nécessite de maîtriser et suivre :

- le tonnage moyen sur l'ensemble des parcours y compris à vide. Ce tonnage moyen est le rapport entre le tonnage total transporté sur le périmètre d'engagements pendant la période considérée et le nombre de voyages réalisés sur la même période et le même périmètre. Il inclut les voyages à vide.
- kilométrage total de l'ensemble des véhicules. Ce kilométrage est le kilométrage total réalisé par les véhicules sur la période et le périmètre considérés.

Le calcul des tonnes.kilomètres est alors le suivant :

$$\text{Tonnes.kilomètres totales} = \text{tonnage moyen sur l'ensemble des parcours y compris à vide} \times \text{km parcourus}$$

4.2.2.6 Le chiffre d'affaires transport

La donnée de chiffres d'affaires transport correspond au chiffre réalisé uniquement pour les prestations de transport intégrées au périmètre d'engagements.

4.2.3 Distinction activité en propre, sous-traitée et autres modes

Il est conseillé que le suivi des prestations de transport globales de l'entreprise sur le périmètre choisi distingue :

- les prestations routières réalisées par la flotte propre de l'entreprise
- les prestations routières sous-traitées
- les prestations de transport réalisées par d'autres modes que la route

Cette distinction permettra de suivre un (des) « indicateur(s) de performance environnementale » pour chaque type de prestation (voir le chapitre 4.2.2 à ce sujet). A noter : la segmentation nécessitera que l'entreprise maîtrise et suive le(s) même(s) indicateur(s) de performance environnementale pour chacun des trois types de prestations ci-dessus.

4.2.4 Carburant(s) utilisé(s) par la flotte propre de l'entreprise

Les émissions de CO₂ sont directement liées aux consommations d'énergie (le carburant dans le cas du transport routier). A titre d'exemple, un litre de gazole consommé émet 2,662kg de CO₂. Le facteur d'émissions de CO₂ de chaque carburant est différent.

Il est donc important de connaître et de distinguer les carburants utilisés par l'ensemble du parc de l'entreprise (gazole, électricité, « B30 »...). L'entreprise doit cocher correctement les cases indiquées afin de sélectionner l'ensemble des carburants qu'elle utilise. Les différents carburants identifiés sont les suivants :

- gazole ;
- essence ;
- GNV (Gaz Natural Véhicules) ;
- GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié) ;
- émulsions Eau / Gazole ;
- B30 (mélange 30% diester / 70% gazole) ;
- éthanol (mélange 95% éthanol / 5% gazole);
- électricité.

Carburant
<p>Afin d'évaluer les émissions de CO₂ de l'entreprise sur le périmètre choisi, il est nécessaire de connaître l'ensemble des consommations de carburants. Pour rappel, les émissions de CO₂ sont proportionnelles à la consommation de gazole (la combustion d'1 litre de gazole émet 2,662 kgCO₂)</p> <p>Parmi les sources d'énergie suivantes, laquelle (lesquelles) est (sont) utilisée(s) par l'entreprise sur le périmètre choisi ? (plusieurs choix possibles)</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Gazole <input type="checkbox"/> Essence <input type="checkbox"/> GNV <input type="checkbox"/> GPL <input type="checkbox"/> Emulsions Eau / Gazole <input type="checkbox"/> B30 (mélange 30% diester / 70% gazole) <input type="checkbox"/> Ethanol (mélange 95% Ethanol / 5% Gazole) <input type="checkbox"/> Electricité </p>

Pour plus d'information sur le GNV, le GPL, les émulsions Eau / Gazole, le B30, l'éthanol et l'électricité, il est conseillé de se reporter aux fiches actions correspondantes disponibles sur les sites Internet du ministère chargé des transports (www.transports.developpement-durable.gouv.fr [rubrique : Marchandises / Transport routier et commission de transport / Développement durable ou lien direct : http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2352]) et de l'ADEME (www.ademe.fr/transports [rubrique : Transport de marchandises / Transport routier]).

A noter : une case « Autre » a été incluse. Si l'entreprise utilise un autre carburant que ceux précisés ci-dessus, elle devra cocher cette case :

<input type="checkbox"/> Autre	Préciser: <input style="width: 50px;" type="text"/>	Unité de suivi à préciser (litres, m ³ ...): <input style="width: 50px;" type="text"/>
--------------------------------	---	---

Elle devra ensuite préciser le nom du carburant qu'elle utilise dans la case bleutée suivante, ainsi que l'unité de suivi. Cette unité définit quelle sera l'unité qui sera utilisée pour suivre les consommations de cet autre carburant (par exemple, litres, m³, tonnes...).

4.2.5 Sous-traitance routière

Les actions de la charte d'engagements volontaires sont principalement destinées à être mises en œuvre au niveau de la flotte propre de l'entreprise. Toutefois, afin d'avoir une vision globale de l'activité transport de l'entreprise, il est conseillé (si elle y a recours) de prendre en compte les prestations routières sous-traitées dans l'évaluation des émissions de CO₂ et le suivi de(s) indicateur(s) de performance environnementale. Il est donc demandé à l'entreprise d'indiquer :

- si elle a recours ou non à de la sous-traitance routière, pour les activités réalisées sur le périmètre choisi,

- si elle souhaite intégrer ces activités dans le périmètre d'engagement.

Si oui, les émissions de CO₂ de ces activités devront être évaluées.

Les informations auxquelles a accès l'entreprise sur l'activité de ses sous-traitants sont souvent parcellaires.

En conséquence, quatre méthodes d'évaluation des émissions de CO₂ des activités sous-traitées sont proposées. L'entreprise est invitée à choisir l'une de ces méthodes, en fonction des informations dont elle dispose sur ses activités sous-traitées.

Les deux méthodes les plus fiables pour évaluer les émissions de CO₂ dues aux activités routières sous-traitées sont :

- 1- **de disposer directement, de la part des sous-traitants, de l'information sur les émissions de CO₂ générées par le transport réalisé.** Cette communication des émissions de CO₂ des sous-traitants vers les donneurs d'ordre est appelée à se généraliser à l'avenir. Le transporteur qui s'engage dans la démarche des engagements volontaires pourra ainsi directement intégrer ces émissions dans l'outil « Engagements volontaires » sans avoir à les réévaluer d'une autre manière (Voir à ce sujet, en annexe 1, la note du MEEDDAT relatif au risque de requalification de la relation entre opérateurs de transport et sous-traitants).
- 2- **de disposer des consommations de carburant que le sous-traitant a utilisé pour réaliser la prestation.** En effet, les émissions de CO₂ sont directement liées aux consommations de carburant. Pour évaluer les émissions de CO₂, il suffit dès lors de disposer des consommations de carburant et de leur appliquer un facteur d'émission. Il est cependant très rare que les sous-traitants communiquent leurs consommations réelles aux donneurs d'ordre.

Afin de pallier un probable manque d'informations pour utiliser ces deux premières méthodes, trois autres méthodes ont été développées, en fonction des informations disponibles par l'entreprise :

1. Des consommations moyennes des véhicules (en litres aux 100 km) et des kilomètres associés ;
2. Du type de véhicules utilisés par les sous-traitants et des kilomètres sous-traités. Les véhicules utilisés devront être segmentés en fonction de leur PTAC selon la classification suivante : entre 1,5 et 2,5 tonnes (véhicules diesel et essence à distinguer), entre 2,6 à 3,4 tonnes, de 3,5 à 6 tonnes, de 6,1 à 10,9 tonnes, de 11 à 19 tonnes, de 19,1 à 21 tonnes, de 21 à 32,6 tonnes et enfin, les ensembles routiers ;
3. Des tonnes.kilomètres sous-traités

L'entreprise doit choisir parmi les solutions ci-dessus celles qui correspondent aux données qu'elle maîtrise sur ses activités routières sous-traitées en cochant la case adéquate. En fonction du choix, seuls les tableaux relatifs à la méthode d'évaluation choisie apparaîtront dans l'onglet n°3.

Sous-traitance route
<p>Même si les actions de la Charte d'engagements volontaires sont principalement destinées à être mises en œuvre sur la flotte propre de l'entreprise sur le périmètre choisi, il est conseillé, pour avoir une vision globale de l'activité de l'entreprise, de prendre en compte aussi les prestations de transport sous-traitées par la route dans l'évaluation des émissions de CO₂ de l'entreprise et le suivi de son (ses) indicateur(s) de performance environnementale.</p> <p><input checked="" type="radio"/> L'entreprise ne fait pas appel à de la sous-traitance routière sur le périmètre choisi ou ne souhaite pas prendre en compte les prestations sous-traitées dans l'évaluation des émissions de CO₂</p> <p>Si l'entreprise ne fait pas appel à de la sous-traitance sur le périmètre choisi, l'onglet n°3 ("CO₂ Sous-traitance route") ne sera pas à compléter.</p> <p>Si non, quelles sont les données maîtrisées et suivies par l'entreprise?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Les émissions de CO₂ directement transmis par les sous-traitants</p> <p><input type="checkbox"/> La donnée de consommation de carburants des sous-traitants</p> <p><input type="checkbox"/> Les consommations moyennes des véhicules et les kilomètres sous-traités</p> <p><input type="checkbox"/> Le type de véhicules utilisés et les kilomètres sous-traités</p> <p><input type="checkbox"/> Les tonnes.kilomètres sous-traités</p>

A noter :

L'entreprise peut choisir une des 4 dernières solutions précisées ci-dessus et y ajouter la possibilité d'insérer en plus directement les émissions de CO₂ transmises par certains de ses sous-traitants. Cela permettra à l'entreprise d'intégrer :

- d'une part, les émissions calculées à partir de la méthode sélectionnée ;
- d'autre part, l'information sur les émissions de CO₂ transmises par les sous-traitants qui la fourniront.

Enfin, elle peut choisir de prendre en compte uniquement les émissions de CO₂ directement transmises par les sous-traitants. Dans ce cas, elle cochera la case adéquate.

4.2.6 Autres modes

La charte d'engagements volontaires axe son action sur les activités routières. Toutefois, afin d'avoir une vision globale de l'activité transport de l'entreprise, il est conseillé, si elle y a recours, d'inclure dans l'évaluation des émissions de CO₂ et dans le suivi de l'indicateur de performance environnementale, les émissions liées à l'utilisation d'autres modes (ferroviaire, aérien, fluvial, maritime).

Il est donc demandé à l'entreprise de spécifier :

- si elle (ou ses sous-traitants) utilise d'autres modes que la route pour les activités incluses dans le périmètre choisi ;
- si elle souhaite intégrer ces activités dans le périmètre d'engagement.

Si oui, il sera nécessaire de calculer les émissions de CO₂ liées. Pour cela, deux méthodes principales sont disponibles en fonction des données d'entrée maîtrisées et suivies par l'entreprise :

- à partir des consommations ;
- à partir des tonnes.kilomètres réalisées.

Ainsi, pour chacun des modes de transport utilisés, l'entreprise devra cocher la case adéquate selon les informations dont elle dispose et qu'elle souhaite suivre (consommation de carburant ou t.km réalisées). Ces informations permettront de calculer les émissions de CO₂ liées à l'utilisation des modes sélectionnés. En fonction du choix, seuls les tableaux pertinents relatifs à la méthode de calcul retenue apparaîtront dans l'onglet n°4.

Exemple de l'utilisation du mode ferroviaire :

Ferroviaire

L'entreprise ne fait pas appel (elle ou ses sous-traitants) au mode ferroviaire

Si l'entreprise fait appel (elle ou ses sous-traitants) au mode ferroviaire et qu'elle souhaite l'intégrer dans l'évaluation des émissions de CO₂, quelles sont les données maîtrisées et suivies par l'entreprise?

Les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs ferroviaires

Les consommations de carburant liquides (en litres)

Les consommations de carburants liquides (en tonnes)

Les consommations d'électricité

Les tonnes.kilomètres

4.2.7 Segmentation des résultats

L'entreprise peut souhaiter suivre son engagement au niveau de plusieurs activités, plusieurs agences... Il lui est possible de segmenter ce suivi. Elle devra alors utiliser autant de fichiers « Engagements volontaires » que de segmentations.

5- ONGLET n°2 – Tableau de saisie

5.1 Objectifs

Le deuxième onglet de l'outil « Engagements volontaires » est un tableau de saisie où seront intégrées toutes les informations pertinentes :

- pour décrire l'entreprise (effectif, parc en propre...);
- pour calculer les émissions de CO₂ liées à l'activité transport de l'entreprise qu'elle gère en propre;
- pour décrire son niveau d'activité.

En fonction des informations renseignées dans l'onglet n°1 « Présentation entreprise », l'onglet n°2 « Tableau de saisie » a été initialisé afin de ne faire apparaître que les données pertinentes et adaptées à l'activité de l'entreprise (carburants effectivement utilisés, données de suivi d'activité pertinentes pour la construction de l'indicateur de performance environnementale choisi...).

Toutes les données non pertinentes restent donc masquées.

A noter : Pour éclairer l'utilisateur de l'outil, il y a des commentaires dans certaines cellules. Pour les lire, il suffit de pointer la souris de l'ordinateur sur les petits triangles rouges situés en haut à droite des cellules.

ETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1			
100	100			
ETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1			
250	250			
100,0	100,0			
ETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1	Catégorie de véhicules n°2	Catégorie de véhicules n°3	
-				

L'entreprise a la possibilité d'utiliser la segmentation du parc qu'elle souhaite (par PTAC, par catégorie de véhicules tels que frigorifiques, bennes, grands volumes...)

5.2 Comment compléter l'onglet

5.2.1 Périodes de suivi

Quatre périodes apparaissent côte-à-côte :

- la première période qui représente la période de référence sur laquelle a été réalisé l'état des lieux initial au cours du diagnostic CO₂ ;
- les 3 périodes annuelles de suivi du plan d'actions (périodes 1, 2 et 3) liées aux engagements pris dans la charte.

Il est tout d'abord nécessaire de saisir les dates de début et de fin des périodes dans les cellules prévues, sous le format « JJ/MM/AA » (Jour / Mois / Année).

Etat des lieux initial de référence				
Début		Fin		

Les informations de la période initiale de référence, issues de la phase de diagnostic CO₂, sont essentielles pour la suite puisqu'elles viendront alimenter les onglets 5, 6, 7 et 9. C'est pourquoi, il s'agira d'apporter un soin particulier à la construction de ces données (fiabilité de leur mesure, méthodes de calcul utilisées...) et à leur saisie dans la mesure où elles constitueront la base de référence tout au long des 3 ans de la charte à partir de laquelle se fera le suivi du plan d'actions et son évaluation.

Les informations sur les 3 périodes suivantes de suivi seront à saisir à la fin de chaque période annuelle pour transmission à l'ADEME dans le cadre du suivi annuel du plan d'actions. Il est conseillé de saisir des données qui ont été élaborées avec les mêmes méthodes de calcul que les données saisies dans la période initiale de référence, ceci afin de permettre un suivi rigoureux de l'évolution de la performance environnementale de l'entreprise. Ce qui est intéressant c'est de surveiller son évolution plutôt que sa valeur absolue.

A noter : si l'entreprise souhaite organiser un suivi plus fréquent de son avancement (tous les 6 mois par exemple), elle pourra faire des points d'étape en utilisant les tableaux associés aux périodes annuelles. Ainsi, si l'entreprise souhaite analyser son avancement 6 mois après son engagement, elle pourra utiliser pour ce faire, les différents tableaux prévus pour la première période d'engagements. Elle devra cependant effacer ces données et les remplacer par les données annuelles à la fin de la période 1. Un suivi plus fréquent est donc possible en interne.

5.2.2 Structure et utilisation du parc

Dans cette rubrique, il s'agit de saisir, sur le périmètre retenu, l'état du parc représenté par le nombre total de véhicules gérés par l'entreprise en flotte propre à la date de fin de la période concernée. Par exemple 50 véhicules de « catégorie n°1 » au 31/12/2007 pour la période allant du 01/01/2007 au 31/12/2007 définie comme étant la période initiale de référence.

En fonction des informations disponibles dans son outil de gestion du parc, l'entreprise a la possibilité d'utiliser la segmentation du parc qu'elle souhaite. Il est conseillé de classer les véhicules par catégorie. Cinq colonnes sont proposées. Les cellules "Catégorie de véhicule n°1, 2..." pourront ainsi être modifiées en fonction de la segmentation retenue. Ces véhicules pourraient être classés au choix :

- en fonction du PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) des véhicules. Voir par exemple le tableau suivant :

1 - STRUCTURE ET UTILISATION DU PARC	PERIMETRE TOTAL	PTAC < 15 tonnes	PTAC compris entre 15,1 et 20 tonnes	PTAC compris entre 20,1 et 26 tonnes	PTAC > 26,1 tonnes	Ensemble routiers
Nombre total de véhicules (à la fin de la période considérée)						

- en différenciant les activités. On peut imaginer que l'entreprise n'utilise qu'une seule catégorie de véhicule (l'ensemble routier : tracteur + semi-remorque) mais gère différentes activités (bennes, frigo, grand volume...);
- en séparant 2 grandes catégories de véhicules : l'ensemble routier (tracteur + semi-remorque) et les camions remorques...

La nouvelle segmentation introduite dans les cases ci-dessous modifiera automatiquement les segmentations des périodes suivantes.

PERIMETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1	Catégorie de véhicules n°2	Catégorie de véhicules n°3	Catégorie de véhicules n°4	Catégorie de véhicules n°5
-----------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

La colonne « Périmètre total » (qui peut, elle aussi, être renommée) additionne les informations complétées dans les colonnes suivantes pour les différentes catégories de véhicules.

A noter : l'entreprise peut utiliser une segmentation différenciant jusqu'à 5 groupes de véhicules maximum. Si l'entreprise décide par exemple d'effectuer uniquement un suivi sur l'intégralité de sa flotte, elle pourra écrire « Flotte propre » dans la case initialement intitulée « Catégorie de véhicules n°1 » et laisser les autres catégories vides. Dans ce cas, les colonnes « Flotte propre » et « Périmètre total » présenteront les même données.

5.2.3 Consommation de carburant

En fonction des réponses apportées sur le type de carburants utilisés par l'entreprise dans l'onglet n°1 « Présentation entreprise », les carburants effectivement utilisés sont apparus dans le tableau de saisie. La consommation totale de ces carburants segmentée par catégorie de véhicules doit être précisée pour les différentes périodes. Les unités à utiliser sont indiquées (exemple : litres pour le gazole mais m³ pour le GNV).

Par exemple, en ce qui concerne le gazole, il s'agira ainsi de saisir le nombre de litres consommés par catégorie de véhicule sur l'ensemble de la période considérée (ex : entre le 01/01/2007 et le 31/12/2007). L'outil calcule automatiquement le total des consommations sur le périmètre total d'engagement.

2 - CONSOMMATION DE CARBURANT	PERIMETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1	Catégorie de véhicules n°2
Gazole (litres)	105	105	
Consommation moyenne de gazole aux 100km (litres/100km)	35,0	35,0	
GNV (tonnes)	600		600

Il est nécessaire de valider la cohérence des informations intégrées dans l'outil. A ce titre, la consommation moyenne de gazole (en litres au 100km) sera affichée automatiquement lorsque la distance réalisée par les véhicules circulant au gazole, exprimée en véhicule.km, sera saisie dans la rubrique « Activité en propre » (voir ci-dessous). A titre indicatif, la consommation moyenne nationale en gazole des tracteurs routiers en

2005 a été de 36,7 litres aux 100 km pour le compte d'autrui et 40,3 litres aux 100 km pour le compte propre (source : MEEDDAT/SESP, enquête TRM, compte propre et compte d'autrui). Pour des informations de référence plus détaillées sur le sujet, consulter le « ConsoComparateur » du site Internet www.energeco.org. Si le résultat affiché est très différent de ces chiffres, il sera nécessaire de valider la cohérence des données intégrées concernant la consommation totale de gazole et la distance parcourue par les véhicules diesel.

Pour l'établissement de l'état des lieux initial, il est fortement conseillé que ces données de consommation aient été suivies sur une année pleine (entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre). Si les données ne sont connues que sur un trimestre, par exemple, l'entreprise pourra éventuellement multiplier par quatre la valeur pour estimer la consommation totale sur une année pleine (à défaut d'avoir mieux).

5.2.4 Conducteurs

Dans cette rubrique, il s'agit de saisir, sur le périmètre retenu, le nombre total de conducteurs de l'entreprise à la date de fin de la période concernée. Par exemple, 60 conducteurs au 31/12/2007 pour la période allant du 01/01/2007 au 31/12/2007 définie comme étant la période initiale de référence.

5.2.5 Activité en propre

Cette rubrique regroupe les données relatives à l'activité de l'entreprise (essentiellement liée aux flux des marchandises transportées). En fonction des renseignements fournis par l'entreprise dans l'onglet n°1 « Présentation entreprise », apparaissent dans cette section les données d'activité retenues (kilométrages parcourus totaux, tonnes livrées (ou enlevées) totales, nombre de colis livrés (ou enlevés) total, tonnes.km totales...). Il s'agira de saisir les données qui serviront notamment au calcul des indicateurs de performance environnementale suivis dans l'onglet n°7.

Tout comme pour la consommation de carburant, il est fortement conseillé que ces données d'activité aient été suivies sur une année pleine (entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre). Si les données ne sont connues, par exemple, que sur un trimestre, l'entreprise pourra éventuellement multiplier par quatre la valeur pour estimer la valeur totale sur une année pleine (à défaut d'avoir mieux).

Il est utile à ce stade de lire le Chapitre 4.2.2 du présent guide concernant les méthodes de calcul préconisées pour chacune des données d'activité.

Outre les données d'activité déjà présentées au chapitre 4.2.2, certaines informations devront être intégrées au sein de ce chapitre, à savoir :

- les véhicules.km à vide ;
- le tonnage moyen sur les parcours en charge ;
- le tonnage moyen sur l'ensemble des parcours ;
- le taux de distance à vide moyen.

5.2.5.1 Véhicules.km à vide

Les véhicules.km réalisés à vide correspondent à la distance parcourue à vide par l'ensemble des véhicules de la flotte. Le suivi de cette donnée nécessite que l'entreprise arrive à distinguer les distances réalisées en charge et à vide par ses différents camions.

5.2.5.2 Tonnage moyen sur les parcours en charge

Ce tonnage correspond au chargement moyen des véhicules de transport lorsqu'ils sont en charge. Ne doivent donc pas être pris en compte les kilométrages réalisés à vide. Cette méthode nécessite d'avoir un suivi des kilométrages réalisés en charge et à vide par les véhicules. Le tonnage moyen en charge est le rapport entre les tonnages totaux réalisés en charge et le nombre de voyages réalisés.

5.2.5.3 Tonnage moyen sur l'ensemble des parcours

Ce tonnage moyen est le rapport entre le tonnage total transporté sur le périmètre d'engagements pendant la période considérée et le nombre de voyages réalisés sur la même période et le même périmètre. Il inclut les voyages à vide.

5.2.5.4 Taux de distance à vide moyen

Ce taux de distance à vide moyen représente la part de la distance parcourue à vide par les véhicules. Il est le rapport entre la distance totale parcourue à vide et la distance totale (en charge et à vide) parcourue par les véhicules. Tout comme la précédente, cette donnée nécessite de suivre et maîtriser les distances parcourues en charge et à vide par les véhicules.

5.2.6 Sous-traitance route

Si l'entreprise sous-traite une partie de son activité routière et qu'elle a décidé de l'inclure dans son périmètre d'engagement, certaines lignes de cette section sont apparues. Elles permettront de suivre les données d'activité relatives aux activités routières sous-traitées. Les données d'activité à suivre sont les mêmes que celles suivies pour les activités réalisées en propre. Ces informations permettront de construire et suivre l'(les) indicateur(s) de performance environnementale, choisi(s) dans l'onglet 1 « Présentation de l'entreprise », pour les activités routières sous-traitées et de l'inclure dans l'indicateur général.

5.2.7 Autres modes

Cette section s'intéresse aux activités non routières réalisées par les autres modes de transport. De même que pour les activités routières sous-traitées, si l'entreprise réalise ou fait réaliser une partie de son activité par d'autres modes de transport que la route (fer, fluvial, aérien, maritime) et qu'elle a décidé de l'inclure dans son périmètre d'engagement, des lignes sont apparues automatiquement dans cette section. Elles permettront de suivre les données d'activité liées aux activités réalisées par les modes non routiers. Les données d'activité que l'entreprise devra suivre sont identiques à celles liées aux activités routières réalisées en propre. Ces informations permettront de suivre l'évolution de l'(les) indicateur(s) de performance environnementale choisi(s) par l'entreprise, pour les activités réalisées par des modes non routiers.

5.2.8 Suivi des actions

Cette section, pour le moment masquée, sera dévoilée en fonction du choix des actions de la charte d'engagements volontaires que l'entreprise voudra mettre en œuvre. Ce choix sera réalisé en complétant l'onglet n°5 « Choix actions ».

En effet, en fonction des actions sélectionnées dans l'onglet n°5, un certain nombre de données devront être suivies. Concrètement, si l'entreprise choisit d'axer son effort sur la formation des conducteurs à l'écoconduite, il sera nécessaire qu'elle suive pendant les trois années d'engagements le nombre de conducteurs qu'elle aura formés chaque année. Les renseignements relatifs à l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis des actions sélectionnées qui seront intégrés dans l'onglet n°5 (voir le chapitre 8- à ce sujet) seront également intégrés automatiquement dans l'onglet n°2. Pour les périodes suivantes, les

informations relatives aux différentes actions sélectionnées devront être complétées dans l'onglet n°2. Ceci permettra le calcul automatique de l'évolution de l'entreprise dans le respect de ses engagements.

Prenons l'exemple d'une entreprise qui, dans le cadre de ses engagements, choisit de mettre en œuvre les actions d'accélération de la modernisation de la flotte, d'utilisation de véhicules électriques, de formations des conducteurs à l'écoconduite et du recours aux modes non routiers.

En choisissant ces actions dans l'onglet n°5 (voir comment choisir les actions au chapitre 8-), les lignes suivantes apparaîtront et exigeront respectivement le suivi du nombre de véhicules de la flotte en fonction de leur norme Euro, du nombre de véhicules électriques de la flotte, du nombre de conducteurs formés à l'écoconduite et des trafics (en tonnes.kilomètres) réalisés par les différents modes de transport.

5 - SUIVI DES ACTIONS MISES EN ŒUVRE	
Action	Donnée à suivre
Accélération de la modernisation de la flotte	Nombre de véhicules EURO 0
	Nombre de véhicules EURO 1
	Nombre de véhicules EURO 2
	Nombre de véhicules EURO 3
	Nombre de véhicules EURO 4
	Nombre de véhicules EURO 5
	Total
Utilisation de véhicules électriques	Nombre de véhicules Electriques
Formation des conducteurs à l'écoconduite	Nombre de conducteurs formés à la l'écoconduite
Augmentation du recours aux modes non routiers à la route	Trafic réalisé par fer (t.km)
	Trafic réalisé par voie d'eau (t.km)
	Trafic réalisé par mer (t.km)
	Trafic réalisé par route (t.km)

Durant les trois années d'engagements, il sera nécessaire de suivre l'évolution de la performance environnementale de l'entreprise et d'évaluer l'avancée des différents engagements pris dans le cadre de la charte. Pour cela, il conviendra de compléter chaque année les onglets n°2, 3 et 4.

6- ONGLET n°3 - CO₂ Sous-traitance route

6.1 Objectifs

Cet onglet doit être complété uniquement dans le cas où l'entreprise recourt à de la sous-traitance routière et a souhaité calculer et suivre les émissions de CO₂ liées aux activités de transport sous-traitées.

Le présent onglet est destiné à évaluer les émissions de CO₂ dues aux activités routières sous-traitées. En effet, les émissions de CO₂ liées à l'activité en propre seront évaluées directement par l'outil à partir des consommations de carburant intégrées dans l'onglet n°2. Par contre, si l'entreprise fait appel à de la sous-traitance routière et qu'elle a choisi de l'intégrer dans son périmètre d'engagements, il est désormais nécessaire d'évaluer les émissions de CO₂ liée à cette activité.

Pour cela, l'entreprise a choisi, dans l'onglet n°1, les données liées à sa sous-traitance, qu'elle maîtrise et suit (voir le chapitre 4.2.5). Pour rappel, les différentes méthodes faites dans l'onglet n°1 étaient les suivantes :

- les émissions de CO₂ directement transmises par les sous-traitants ;
- la donnée de consommation de carburants des sous-traitants ;
- les consommations moyennes des véhicules et les kilomètres sous-traités ;
- le type de véhicules utilisés et les kilomètres sous-traités ;
- les tonnes.kilomètres sous-traitées.

En fonction du choix de l'entreprise parmi ces propositions, différents tableaux sont apparus automatiquement dans l'onglet n°3. Ces tableaux permettent de calculer les émissions de CO₂ de l'activité routière sous-traitée à partir des données maîtrisées par l'entreprise. Ainsi, si l'entreprise a coché la case « les tonnes.kilomètres sous-traitées » dans l'onglet n°1, la méthode de calcul des émissions de CO₂ des activités routières sous-traitées proposée automatiquement dans l'onglet n°3 sera basée sur les tonnes.kilomètres. Les autres méthodes de calcul n'apparaîtront pas, car non sélectionnées.

Il est préconisé de se baser si possible sur les deux premières méthodes :

- la communication des émissions de CO₂ des sous-traitants vers les donneurs d'ordres est une démarche qui devrait se généraliser dans les années à venir. Cela permettra d'entrer directement la valeur fournie par les sous-traitants sans avoir à calculer les émissions d'une autre manière.
- les émissions de CO₂ étant directement liées à la consommation de carburant, il est toujours plus précis de se baser, si possible, sur cette donnée pour évaluer les émissions de CO₂ de la sous-traitance.

A noter : si l'entreprise fait appel à de la sous-traitance routière et qu'elle l'a incluse dans son périmètre d'engagements, elle devra fournir des informations sur ces activités tout au long des 3 années d'engagements. Cet onglet devra être correctement rempli pour les trois périodes d'engagements.

6.2 Comment compléter l'onglet

Ce chapitre reprend les différentes méthodes d'évaluation des émissions de CO₂ des activités routières sous-traitées.

6.2.1 Emissions de CO₂ directement transmises par les sous-traitants

La communication des émissions de CO₂ des sous-traitants vers les donneurs d'ordres (transporteurs ou chargeurs) est appelée à se généraliser à l'avenir.

Si les sous-traitants auxquels l'entreprise fait appel lui fournissent cette information, l'entreprise pourra intégrer directement cette information dans le tableau ci-dessous :

Donnée disponible: Emissions de CO ₂ (données transmises directement par les sous-traitants)				
	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales (kgCO ₂)				

Les émissions de CO₂ fournies par les sous-traitants seront à intégrer dans les cases relatives à chaque période (état des lieux initial et périodes 1, 2 et 3). La valeur à entrer devra être en kilogramme de CO₂.

6.2.2 Calcul à partir des données de consommations de carburants

Si l'entreprise a accès aux consommations d'énergie (consommations d'essence, de diesel, de fioul lourd...) des véhicules utilisés par ses sous-traitants, le mode de calcul utilisera cette donnée et le tableau à utiliser sera le suivant :

Donnée disponible: Consommation de carburants des sous-traitants					
Fret routier : calcul à partir des achats de carburants (unité : litres)					
Combustible	Facteur d'émission (kgeqCO ₂ par litre)	Consommation (litres)			
		Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Supercarburant	2,425				
Gazole	2,662				
GPL (Gaz de pétrole liquéfié)	1,584				
EMHV de tournesol	0,660				
Diester pur	0,780				
B30	2,097				
Ethanol à 95% dans le gazole	0,817				
Autre carburant					
Total		-	-	-	-

Pour chaque carburant utilisé, il suffit de reporter, dans la ligne correspondante, les consommations de la période considérée. Par exemple, si cela concerne des camionnettes qui consomment ensemble 4.000 litres de diesel dans l'année, l'entreprise devra mettre le nombre 4000 sur la ligne "diesel", sous la colonne "consommation (litres)".

A défaut d'avoir les informations sur les émissions de CO₂ de la part des sous-traitants et/ou les consommations (méthodes à privilégier), trois autres méthodes (à partir des véh.km ou des t.km) permettront cependant d'évaluer ces émissions de CO₂.

6.2.3 Calcul à partir des véhicules.km et de la consommation moyenne des véhicules

La première est basée sur le fait que l'entreprise connaît la consommation moyenne des véhicules utilisés. Le tableau à utiliser est alors le suivant :

Données disponibles: Consommations moyennes des véhicules et kilomètres sous-traités						
Désignation du véhicule	litres aux 100 km	Facteur d'émission (kgeqCO ₂ par litre)	véhicule.km sous-traités			
			Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Véhicule essence, 1		2,425				
Véhicule essence, 2		2,425				
Véhicule essence, 3		2,425				
Véhicule diesel, 1		2,662				
Véhicule diesel, 2		2,662				
Véhicule diesel, 3		2,662				
Autre véhicule, 1						
Autre véhicule, 2						
Autre véhicule, 3						
Total			-	-	-	-

En face de chaque ligne « Véhicule », l'entreprise devra intégrer :

- la consommation moyenne aux 100km du véhicule ;
- les véhicules.km réalisés par ce véhicule.

Dans le cas où le sous-traitant utilise plusieurs véhicules de même catégorie, les véh.km pourront être additionnés.

6.2.4 Calcul à partir des véhicules.km seuls

Si l'entreprise ne connaît pas la consommation moyenne des véhicules utilisés, alors les calculs seront faits avec des moyennes nationales et le tableau à utiliser est le suivant :

Données disponibles: Type de véhicules utilisés et kilomètres sous-traités								
Etat des lieux initial de référence	kg CO ₂ -e par véhicule.km à vide	kg CO ₂ -e par véhicule.km à plein	% du trajet fait à vide	tonnage moyen par véhicule en charge	charge utile moyenne (tonnes)	véhicules.km sous-traités	kg CO ₂ -e par véhicule.km	Emissions (kgeq CO ₂)
PTAC 1,5 à 2,5 t (diesel)							0,224	-
PTAC 2,6 à 3,4 t (diesel)							0,287	-
PTAC 3,5 tonnes							0,330	-
PTAC 6,1 à 10,9 tonnes	0,516	0,746	15%	1,65	4,69		0,583	-
PTAC 11 à 19 tonnes	0,674	0,971	15%	4,24	9,35		0,788	-
PTAC 19,1 à 21 tonnes	0,776	1,117	15%	4,33	10,64		0,930	-
PTAC 21 à 32,6 tonnes	0,862	1,414	30%	6,27	15,91		1,133	-
Ensembles routiers	0,624	1,098	21%	14,31	25,00		0,869	-
Total						-		-

La segmentation des types de véhicules sera la suivante :

- PTAC 1,5 à 2,5 t (diesel) ;
- PTAC 2,6 à 3,4 t (diesel) ;
- PTAC 3,5 tonnes ;
- PTAC 6,1 à 10,9 tonnes ;
- PTAC 11 à 19 tonnes ;
- PTAC 19,1 à 21 tonnes ;
- PTAC 21 à 32,6 tonnes ;
- Ensembles routiers.

L'entreprise devra donc connaître le(s) type(s) de véhicules utilisés par ses sous-traitants ainsi que les véh.km réalisés pour chacune de ces catégories.

Il convient donc de reporter les km parcourus par le(s) véhicule(s) utilisé(s). Supposons par exemple que le sous-traitant utilise un camion de 18 tonnes de PTAC, et qu'il parcourt 50.000 km par an. Il suffira de mettre la valeur 50.000 dans la case qui se trouve dans la colonne "véhicule.km", et sur la ligne "PTAC de 11 à 19 tonnes".

Les valeurs figurant dans les colonnes "% du trajet fait à vide", et "tonnage moyen en charge", en caractères rouges sur fond gris, représentent respectivement :

- la proportion du kilométrage effectué sur l'année où le camion circule à vide ; si le camion fait 50.000 km par an et que 10.000 de ces km sont effectués sans qu'il ne transporte quoi que ce soit, le paramètre "% du trajet fait à vide" vaudra alors 20% ;
- le poids moyen transporté sur la partie du trajet où il est en charge ; si nous reprenons l'exemple ci-dessus il s'agit donc du tonnage moyen de ce qui est transporté sur les 40.000 km où le camion "transporte quelque chose".

Les valeurs pré-remplies dans le tableur sont des données moyennes, tirées des statistiques nationales. Ces valeurs ne reflèteront peut-être pas le cas de l'entreprise. Si l'entreprise n'a pas d'informations particulières, ou si elle a énormément de trajets et pas de raison particulière de penser qu'ils sont différents de ce qui se passe à l'échelle du pays, il est recommandé de laisser les paramètres par défaut. Dans le cas contraire, l'entreprise pourra modifier ces chiffres.

6.2.5 Calcul à partir des tonnes.km

Il se peut que le transporteur ne puisse pas travailler à partir des véhicules.km, car cela suppose de connaître les mouvements de camions, un par un, ce qui n'est pas toujours possible. En outre, la limite de cette approche survient quand des marchandises partagent le même véhicule que celles d'autres expéditeurs.

Par contre, le transporteur peut souvent reconstituer des tonnes.km pour une destination donnée, c'est-à-dire (pour cette destination) le produit du poids total expédié sur l'année (ou sur la période de référence) par la longueur du trajet.

Pour pouvoir convertir cela en émissions de CO₂, il reste néanmoins à connaître la (les) catégorie(s) de camions utilisée(s), car les émissions par tonne transportée sont très variables en fonction du véhicule.

En se basant sur la manière dont fonctionnent les transporteurs, il est possible de reconstituer la nature des véhicules utilisés et la part de chacun d'entre eux dans le total des tonnes.km, pourvu que l'on connaisse (pour chaque trajet) :

- le poids total expédié ;
- la distance séparant le départ de l'arrivée ;
- le poids moyen du chargement unitaire expédié ;
- la densité des marchandises expédiées.

Connaître ce renseignement revient à savoir combien pèse le chargement d'un semi-remorque lorsque ce dernier est rempli au maximum (soit du poids, soit du volume) avec les marchandises transportées.

L'utilitaire "tonnes.km" permet de reconstituer les tonnes.km par catégorie de camion à partir de ces informations. Il est utile de se reporter au guide utilisateur du « module t.km » disponible sur les sites Internet du ministère chargé des transports (www.transports.developpement-durable.gouv.fr [rubrique : Marchandises / Transport routier et commission de transport / Développement durable ou lien direct : http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/rubrique.php?id_rubrique=2352]) et de l'ADEME (www.ademe.fr/transports [rubrique : Transport de marchandises / Transport routier]).

Les tonnes.km par catégorie de camion obtenues, soit directement, soit grâce à l'utilitaire "tonnes.km", sont à inscrire dans les cases bleutées, sur les lignes appropriées, du tableau reproduit ci-dessous :

Donnée disponible: Tonnes.kilomètres sous-traitées						
Etat des lieux initial de référence	% du trajet fait à vide	tonnage moyen par véhicule en charge	kg CO ₂ -e par véhicule.km	Nb de tonnes.km sous-traitées	kg CO ₂ -e par tonne.km	Emissions (kgeq CO ₂)
PTAC 1,5 à 2,5 t (diesel)	20%	0,21	0,224		1,331	-
PTAC 2,6 à 3,4 t (diesel)	20%	0,36	0,287		0,998	-
PTAC 3,5 tonnes	20%	0,42	0,330		0,982	-
PTAC 6,1 à 10,9 tonnes	19%	1,65	0,583		0,435	-
PTAC 11 à 19 tonnes	18%	4,24	0,788		0,226	-
PTAC 19,1 à 21 tonnes	15%	4,93	0,910		0,217	-
PTAC 21 à 32,6 tonnes	30%	8,27	1,139		0,196	-
Ensembles routiers	21%	14,31	0,988		0,087	-
Total						-

Si, par exemple, le sous-traitant a transporté 5 fois par semaine, 52 semaines par an, 50 tonnes de farine sur 2 km, en utilisant pour cela un camion de 40 tonnes de PTAC, il inscrira le nombre 26.000 (soit 50 tonnes x 2 km x 52 semaines par an x 5 fois par semaine = 26.000 tonnes.km) sur la ligne "PTAC de 21 à 40 tonnes" et sous la colonne "Nb de tonnes.km".

Comme pour le tableau précédent, les paramètres "% du trajet fait à vide" et "tonnage moyen en charge" sont paramétrables. Il importe de noter que, lorsque l'approche par tonnes.km est utilisée, le résultat obtenu est susceptible de varier très largement en fonction de la valeur de ces paramètres. Aussi, les données de paramétrage doivent faire l'objet d'une investigation aussi poussée que possible.

6.2.6 Incertitudes

Les trois dernières méthodes ci-dessus intègrent des moyennes issues d'enquêtes nationales.

Apparaît donc dans l'outil un calcul des incertitudes sur les facteurs d'émissions issues des méthodes de calcul en elles-mêmes.

L'outil « Engagements volontaires » calcule automatiquement les incertitudes dues aux méthodes de calcul. Il est possible pour l'entreprise d'intégrer, en plus, une donnée sur les incertitudes dues à la collecte et au suivi des données d'entrée.

Ainsi, si l'entreprise choisit d'évaluer les émissions de CO₂ par la méthode des tonnes.kilomètres, elle devra collecter les tonnes.kilomètres réalisées par ses sous-traitants. Prenons l'exemple d'un trafic réalisé par un véhicule de PTAC compris entre 21 et 32,6 tonnes. Si l'entreprise estime que les tonnes.kilomètres relatives à ce trafic présentent une incertitude de 5%, elle devra indiquer « 5% » dans le tableau adéquat dans la colonne « incertitudes sur les données » et sur la ligne « PTAC comprise entre 21 et 32,6 tonnes ».

Les incertitudes issues des modes de calcul et des données d'entrée sont compilées dans le tableau de synthèse figurant en fin de feuille.

6.2.7 Tableau récapitulatif

Afin de compiler les émissions de CO₂ dues à la sous-traitance routière, un tableau récapitulatif est présent en fin de feuille. Il reprend :

- les émissions de CO₂ dues à la sous-traitance pour la période initiale de référence et les 3 périodes d'engagements ;
- les incertitudes.

7- ONGLET n°4 - CO₂ Autres modes

7.1 Objectifs

Cet onglet ne doit être complété que si l'entreprise ou ses sous-traitants utilisent d'autres modes de transport que la route (aérien, ferroviaire, maritime et fluvial) et qu'elle a décidé de les inclure dans son périmètre d'engagements. En fonction des modes utilisés et des informations maîtrisées par l'entreprise sur ces modes (consommations, tonnes.kilomètres réalisées...) et indiquées dans l'onglet n°1, l'outil s'initialise automatiquement pour faire apparaître les modes de calcul adaptés à ces informations disponibles.

A noter : Dans le cas du transport combiné (route-fleuve, rail-route...), chaque mode de transport devra être étudié séparément afin de calculer les émissions de CO₂ spécifiques. Dans le cas d'un trafic rail-route par exemple, les émissions de CO₂ devront être évaluées pour les pré et post-acheminements routiers séparément des émissions dues à la ligne principale ferroviaire. Le calcul des émissions devra ainsi faire appel à la partie de l'outil dédié au mode concerné et à la partie dédiée à la route.

7.2 Comment compléter l'onglet

Les chapitres ci-dessous reprennent, pour chaque mode (aérien, ferroviaire, maritime et fluvial), les différentes méthodes d'évaluation des émissions de CO₂.

L'entreprise a choisi, dans l'onglet n°1, les données liées à l'utilisation des autres modes, qu'elle maîtrise et suit (voir le chapitre 4.2.5). Pour chacun des modes non routiers, les différentes propositions étaient globalement :

- les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs des autres modes ;
- la donnée de consommation de carburants ;
- les tonnes.kilomètres réalisées par les autres modes.

En fonction du choix de l'entreprise parmi ces propositions, différents tableaux sont apparus automatiquement dans l'onglet n°4. Ces tableaux permettent de calculer les émissions de CO₂ des activités réalisées par les modes non routiers à partir des données maîtrisées par l'entreprise. Ainsi, si l'entreprise a coché la case « les tonnes.kilomètres » pour les activités qu'elle fait réaliser par le mode ferroviaire dans l'onglet n°1, la méthode de calcul des émissions de CO₂ proposée pour les activités réalisées par fer dans l'onglet n°3 sera automatiquement basée sur les tonnes.kilomètres. Les autres méthodes de calcul n'apparaîtront pas, car non sélectionnées par l'entreprise.

7.2.1 Fret aérien

7.2.1.1 Informations sur les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs aériens

La communication des émissions de CO₂ des sous-traitants vers les donneurs d'ordre (transporteurs ou chargeurs) est appelée à se généraliser.

Si les opérateurs aériens auxquels l'entreprise fait appel lui fournissent cette information, l'entreprise pourra intégrer directement cette information dans le tableau ci-dessous :

Aérien				
Emissions de CO ₂ (données transmises directement par les opérateurs aériens pour les activités sous-traitées)				
	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales (kgCO ₂)				

Les émissions de CO₂ fournies par les opérateurs aériens seront à intégrer dans les cases relatives à chaque période (état des lieux initial et périodes 1, 2 et 3). La valeur à entrer devra être en kilogramme de CO₂.

7.2.1.2 Calcul à partir des consommations de carburants

Cette méthode de calcul concerne le cas de figure où les consommations de carburant sont connues. Il n'y aura alors qu'à reporter ces consommations dans le tableau adéquat.

7.2.1.3 Calcul à partir des tonnes.km

A défaut de disposer des consommations, il faudra calculer des tonnes.km, qu'il faut toutefois discriminer par nature de vol (de court courrier à long courrier), pour les inscrire dans le tableau.

Il est pertinent de se reporter aux différentes méthodes de calcul des tonnes.kilomètres présentées au chapitre 4.2.2.5.

Supposons que le transporteur a expédié, dans l'année, 5 tonnes de marchandises vers le Japon (12.000 km), en passant par un sous-traitant. Il mettra, sur la ligne "long courrier" :

- rien dans la colonne "moyens propres"
- la valeur 60.000 = 5 x 12.000, dans la colonne "tonnes.km" « activité sous-traitée ».

7.2.2 Fret par rail

7.2.2.1 Informations sur les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs ferroviaires

Comme pour le transport aérien, il est possible que les opérateurs ferroviaires communiquent au transporteur une information sur leurs émissions de CO₂. Dans ce cas, l'entreprise pourra intégrer directement cette information dans le tableau ci-dessous :

Ferroviaire				
Emissions de CO ₂ (données transmises directement par les opérateurs ferroviaires pour les activités sous-traitées)				
	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales (kgCO ₂)				



Les émissions de CO₂ fournies par les opérateurs ferroviaires seront à intégrer dans les cases relatives à chaque période (état des lieux initial et périodes 1, 2 et 3). La valeur à entrer devra être en kilogramme de CO₂.

7.2.2.2 Calcul à partir des données de consommation d'énergie

Cas de trains fonctionnant à l'électricité

La première manière de procéder concerne le cas de figure où le train fonctionne à l'électricité. Dans ce cas, il est nécessaire de reporter la consommation électrique sur la période dans le tableau adéquat, dans la case "conso (kWh)".

Cas de trains fonctionnant au diesel ou au charbon

Si le train fonctionne avec un combustible fossile (la majorité du temps du charbon ou du diesel), il conviendra alors d'utiliser les tableaux adéquats et d'intégrer les données de consommation :

- en litres pour les carburants liquides ;
- en tonnes pour les carburants solides.

7.2.2.3 Calcul à partir des tonnes.km

Si les marchandises sont prises en charge par un transporteur ferroviaire, l'approche proposée est alors basée sur la reconstitution des tonnes.km, éventuellement décomposées par pays, et qui sont ensuite à reporter dans le tableau reproduit ci-dessous.

Ferroviaire			
Calcul à partir des tonnes.km			
	kg CO ₂ -e par tonne.km	Etat des lieux initial de référence	
		Activité en propre	Activité sous-traitée
Train en France, moyenne	0,005		
Organisation "Train entier" en France	0,005		
Organisation "Wagon isolé" en France	0,009		
Organisation "Transport combiné" en France	0,000		
Train en Allemagne	0,032		
Train en Autriche	0,013		
Train en Belgique	0,019		
Train au Danemark	0,038		
Train en Espagne	0,035		
Train en Finlande	0,020		
Train en Grèce	0,044		
Train en Irlande	0,058		
Train en Italie	0,029		
Train au Luxembourg	0,025		
Train en Norvège	0,008		
Train en Pays Bas	0,030		
Train au Portugal	0,044		
Train en Royaume Uni	0,041		
Train en Suède	0,004		
Train en Suisse	0,004		
Train en Europe (moyenne EU 17)	0,023		
Total		-	-

La méthode permet en effet de discriminer les émissions liées au train suivant le pays où a lieu le trajet. En cas d'expédition de France en Allemagne, par exemple, il faut séparer le kilométrage effectué avant la frontière de celui effectué après, et leur appliquer des facteurs d'émissions discriminés.

Les émissions engendrées par un km effectué en train sont très différentes d'un pays à l'autre à cause des écarts importants en matière d'électrification des lignes d'une part, et des proportions très variables d'électricité hydraulique et nucléaire (qui n'émettent que très peu de CO₂) dans la production électrique nationale, d'autre part.

La reconstitution des tonnes.km, qui sera généralement un préalable au calcul proprement dit, nécessitera de connaître les distances effectuées par rail. La meilleure solution est bien entendu de parvenir à disposer de la longueur parcourue par le train. A défaut, comme les voies ferrées et les routes suivent généralement des itinéraires en fond de vallée, une première approximation acceptable consiste à prendre pour base la distance routière séparant la gare de départ de la gare d'arrivée.

Concernant le transport combiné rail-route (solution ferroviaire la plus fréquemment utilisée par les transporteurs routiers), la reconstitution des t.km ferroviaires pourra se faire de la manière suivante:

1. Cas 1 - relations franco-françaises : pour chaque liaison ferroviaire entre deux terminaux la formule est la suivante : $t.km = ((\text{distance d'un trajet} \times (\text{tonnage de la marchandise} + \text{tare de l'UTI})) \times \text{nombre de trajets sur la période considérée})$. En moyenne la tare d'une UTI (Unité de Transport Intermodal) de 13,6m est de 4 tonnes. S'il y a plusieurs liaisons appliquer cette formule pour chacune puis ensuite additionner l'ensemble des t.km pour avoir les t.km totales des relations franco-françaises. Saisir ensuite le résultat dans la cellule correspondante à activité sous traitée – organisation "transport combiné" en France.
2. Cas 2 – relations bilatérales : Pour chaque liaison ferroviaire, prendre la part de la distance concernée par le territoire national et la part concernée par le territoire de l'autre pays. Puis calculer les t.km pour chaque pays avec la méthode du cas 1 ci-dessus (par exemple 75% pour la France et 25% pour l'autre pays). Saisir ensuite le résultat dans la cellule correspondante à activité sous traitée – organisation "transport combiné" en France et dans les pays concernés.
3. Cas 3 – Transit : on peut prendre l'hypothèse que 75% de la distance ferroviaire est réalisée sur le territoire français et 12,5% pour chacun des deux autres pays. Saisir ensuite le résultat dans la cellule correspondante à activité sous traitée – organisation "transport combiné" en France et dans les pays concernés.

Concernant les pré et post acheminements routiers, le calcul des émissions de CO₂ sera intégré dans l'onglet n°2 (consommation de la flotte propre de l'entreprise) et/ou dans l'onglet n°3 (CO₂ sous traitance route) si une partie de cette activité a été sous traitée.

Une autre méthode est possible. Celle consistant à utiliser le « Comparateur CO₂ » du site Internet www.viacombi.fr qui permet, sur la base des lieux de chargement et de livraison des marchandises, d'évaluer les émissions de CO₂ d'un trajet de la solution combinée retenue, notamment en fonction de la distance ferroviaire et routière de la liaison qui sera affichée dans le résultat. Si l'entreprise adopte cette méthode, il faudra :

1. pour chaque liaison réalisée, estimer l'émission de CO₂ pour un trajet, puis multiplier le résultat par le nombre de trajets ;
2. additionner les émissions de CO₂ de l'ensemble des trajets ;
3. reporter le résultat dans le tableau "Emissions de CO₂" (données transmises directement par les opérateurs ferroviaires pour les activités sous-traitées) de l'onglet n°4, en ayant bien pris soin de cocher la case adéquate dans l'onglet n°1.

Attention : cette dernière méthode prend en compte les émissions de CO₂ routières de pré et post acheminement. Donc il ne faudra pas comptabiliser deux fois ces émissions dans l'activité routière réalisée en propre et/ou sous traitée.

7.2.3 Fret maritime

7.2.3.1 Informations sur les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs maritimes

Comme précédemment, il est possible que l'opérateur maritime fournisse directement les émissions de CO₂ liées au trafic réalisé. Dans ce cas, l'entreprise pourra intégrer directement cette information dans le tableau ci-dessous :

Maritime				
Emissions de CO ₂ (données transmises directement par les opérateurs maritimes pour les activités sous-traitées)				
	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales (kgCO ₂)				

7.2.3.2 Calcul à partir des données de consommation de carburant

Si l'entreprise a accès aux consommations des bateaux qui transportent les marchandises, il conviendra alors de reporter les consommations de combustible dans le tableau adéquat.

7.2.3.3 Calcul à partir des tonnes.km

Comme pour les autres moyens de transport, la manière la plus fréquente de procéder pour le calcul des émissions sera de partir des tonnes.km. Pour obtenir les distances maritimes, il est possible d'utiliser le site www.dataloy.com.

Cas des porte-conteneurs

La taille d'un porte-conteneurs s'exprime en nombre d'« équivalent vingt pieds » (EVP) qu'il peut embarquer, un EVP désignant un conteneur de taille "standard" de 20 pieds de long, et disposant d'un volume intérieur de 36,6 m³. La capacité de fret d'un porte-conteneurs se mesure donc avec une unité de volume, et non de poids. Bien que tous les conteneurs ne fassent pas 20 pieds de long, la capacité du navire est mesurée en EVP, c'est-à-dire le nombre de conteneurs qui seraient embarqués s'ils faisaient tous 20 pieds de long.

Pour obtenir les émissions à partir des tonnes.km, il faut reporter cette valeur dans la ligne appropriée, sous la colonne "tonnes.km effectuées". Par exemple, si le transporteur a expédié 2000 tonnes de marchandises par porte-conteneurs, avec un bateau de 3500 EVP de capacité, et le long d'une route maritime qui fait 5000 km, il mettra la valeur 10.000.000 sur la ligne "3500", sous l'intitulé de colonne "tonnes.km effectuées".

Enfin, pour effectuer le calcul, il faut aussi estimer le nombre d'emplacements occupés car cette donnée est indispensable pour déterminer quelle fraction du bateau le fret occupe (les émissions du navire seront réparties au prorata du volume du fret, non du poids).

Par exemple si la marchandise part dans des conteneurs de "vingt pieds", qui contiennent 36,6 m³, il suffit de connaître le poids moyen du conteneur plein avec les marchandises, et de diviser le poids transporté (en tonnes) par 36,6.

Si le transporteur n'a pas de données particulières sur le type de bateau utilisé par le transporteur, sa vitesse commerciale, et sa consommation journalière de carburant, il faut prendre par défaut un bateau "médian" dans le tableau (2500 EVP) et laisser les valeurs par défaut pour "tonnes de fioul par jour" et "vitesse". Si l'armateur peut préciser le type de bateau, il peut l'intégrer dans l'outil.

Si l'entreprise a au contraire toutes les caractéristiques du bateau, que celles-ci sont différentes des valeurs pré-remplies, et qu'elle souhaite les utiliser, il faut prendre la dernière ligne du tableau ci-dessus, et porter, dans les cases bleutées, de gauche à droite :

- sa capacité en EVP ;
- sa consommation journalière de fioul ;
- sa vitesse commerciale moyenne.

Cas des cargos ou rouliers

Dans le cas des cargos ou rouliers, il convient d'inscrire dans le tableau adéquat, sur la ligne correspondante les tonnes.km dans la colonne "tonnes.km". Ce qui distingue les deux premières lignes est simplement la vitesse du bateau.

Les valeurs indiquées par défaut sont relativement peu précises et une investigation complémentaire est vivement conseillée, pour disposer des caractéristiques précises des navires couramment utilisés.

Dans ce tableau, la colonne "tonnes de port en lourd" désigne le tonnage total que le bateau emporte lorsqu'il est plein au maximum, mais ce tonnage inclut également les consommables nécessaires au voyage (carburant, lubrifiants...).

Toutefois, la différence avec le tonnage de fret est de l'ordre de quelques pourcents, soit bien moins que la marge d'erreur liée au résultat estimé. En première approximation, on y indiquera donc la capacité maximale de fret du bateau, en poids.

Les autres renseignements, la vitesse et la consommation journalière de carburant (elle peut éventuellement être déduite de la consommation horaire pour les bateaux qui font de petits trajets) sont a priori assez simples à obtenir.

Attention : dans le cas des rouliers, la colonne "tonnes.km" ne concerne pas que le poids de fret que le transporteur expédie, mais aussi le camion sur lequel la marchandise est chargée, puisque le bateau transporte l'ensemble. Il ne faut donc pas oublier, en pareil cas, de tenir compte du "contenant".

Cas des vraquiers

Cette rubrique concerne toute activité qui importe des marchandises en vrac (agro-alimentaire, fonte et premier travail des métaux, industrie chimique pour les imports de produits pulvérulents ou pâteux...).

Les émissions à la tonne.km étant susceptibles de varier d'un facteur 5 en fonction des caractéristiques du bateau, il est impératif de connaître avec une relative précision les caractéristiques des bateaux employés et les tonnes.km qui correspondent à chaque type de bateau employé.

L'année de construction influe de manière importante sur les émissions par tonne.km. Si le transporteur ne connaît pas cette dernière, les bateaux de la décennie 80 peuvent être pris en valeur moyenne.

La seule donnée à reporter dans ce tableau est le nombre de tonnes.km en regard de l'intitulé de ligne qui correspond le mieux.

7.2.4 Fret fluvial

De même que pour les autres modes, trois méthodes d'évaluation peuvent être utilisées pour le fret fluvial :

- à partir des informations sur les émissions de CO₂ transmises par les opérateurs fluviaux ;
- à partir des consommations de carburants ;
- à partir des tonnes.km.

7.2.4.1 Informations sur les émissions de CO₂ directement transmises par les opérateurs fluviaux

Comme précédemment, il est possible que l'opérateur fluvial fournisse directement les émissions de CO₂ liées au trafic réalisé. Dans ce cas, l'entreprise pourra intégrer directement cette information dans le tableau ci-dessous :

Fret fluvial				
Emissions de CO ₂ (données transmises directement par les opérateurs fluviaux pour les activités sous-traitées)				
	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales (kgCO ₂)				

7.2.4.2 Calcul à partir des données de consommation de carburants

Le tableau à utiliser est celui qui est reproduit ci-dessous :

Calcul à partir des achats de carburants (unité : litres)									
Combustible	kg CO ₂ -e par litre	Consommation (litres)							
		Etat des lieux initial de référence		Période 1		Période 2		Période 3	
		Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée
Gazole	2,662								
Fioul domestique	2,662								
Autre carburant									
Total		0	0	0	0	0	0	0	0

7.2.4.3 Calcul à partir des t.km

Dans ce cas, le tableau à utiliser sera le suivant :

Fret fluvial									
Calcul à partir des tonnes.kilomètres									
Type de bateau	kg CO ₂ -e par tonne.km	tonnes.km							
		Etat des lieux initial de référence		Période 1		Période 2		Période 3	
		Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée	Activité en propre	Activité sous-traitée
Automoteur < 400 t	0,044								
400 < Automoteur < 650t	0,043								
650 < Automoteur < 1000t	0,039								
1000 < Automoteur < 1500 t	0,036								
Automoteur > 1500 t	0,030								
295 < Pousseurs < 590 kW	0,027								
590 < Pousseurs < 880 kW	0,024								
Pousseurs > 880 kW	0,022								
Moyenne	0,034								
autre bateau									
Total		0	0	0	0	0	0	0	0



Par exemple, si le transporteur expédie 3.000 tonnes de marchandises par an en automoteur de port en lourd supérieur à 1500 tonnes, sur une liaison dont la distance est de 400 km, il saisira la valeur 1.200.000 dans la case située sur la ligne "automoteurs > 1500 t" et sous l'intitulé de colonne "tonnes.km".

S'il a effectué plusieurs liaisons différentes sur la période considérée, il devra calculer de la même manière que ci-dessus les t.km pour chaque liaison et ensuite additionner les résultats de l'ensemble des t.km. Ce calcul sera distingué par type de bateau.

8- ONGLET n°5 - Choix actions

8.1 Objectifs

Cette feuille de calcul a pour vocation d'aider l'entreprise à sélectionner les actions sur lesquelles elle s'engagera dans le cadre de la charte d'engagements volontaires.

Cette feuille permettra à l'entreprise :

- d'identifier les actions à mettre en œuvre et de sélectionner les actions les plus pertinentes compte tenu de son activité et de sa situation initiale ;
- d'évaluer les conséquences de la mise en œuvre des différentes actions sur sa consommation de carburant et ses émissions de CO₂ ;
- de saisir les objectifs et les indicateurs retenus.

Au cours de cette étape, l'entreprise pourra utilement s'appuyer sur les fiches actions associées qui détaillent le contexte, les enjeux et les gains potentiels attendus pour chacune des actions présentées.

Une des fonctionnalités de cet outil est de pouvoir estimer, en fonction de la situation initiale de l'entreprise, les gains potentiels qu'elle peut attendre de la mise en œuvre des actions choisies et des objectifs qu'elle s'est fixée. Ces gains potentiels seront de trois ordres :

- les économies de carburant (en litres) ;
- les économies de CO₂ (en kilogrammes de CO₂ et en pourcentage de réduction vis-à-vis des émissions totales de l'entreprise) ;
- les économies financières possibles (en Euros), basées sur les économies de carburant estimées.

Les gains théoriques sont basés sur des résultats d'études détaillées dans les Fiches Actions disponibles. Ils constituent des estimations et des ordres de grandeurs. Les gains réels pourront être différents de ces prévisions, en fonction des caractéristiques de l'entreprise, de ses activités, de sa situation initiale, de son implantation géographique ou encore de son matériel.

8.2 Comment compléter l'onglet

Pour estimer les gains économiques liés à telle ou telle action puis pour l'ensemble du plan d'actions retenu, il faudra saisir le prix du gazole à la date de référence en euro par litre.

Lorsque l'entreprise veut tester une des actions de la charte, elle devra cocher la case relative à cette action. Apparaissent alors différents tableaux qui devront être complétés.

Ils permettront :

- de faire un état des lieux de la situation de l'entreprise vis-à-vis de cette action sur la période de référence ;
- d'évaluer les gains potentiels grâce à la mise en œuvre de cette action ;
- de définir les objectifs que l'entreprise se fixe pour les 3 années d'engagements.

Pour chaque action, l'entreprise peut réaliser plusieurs tests afin d'évaluer la pertinence de l'objectif qu'elle se fixera.

A partir des informations saisies par l'entreprise, l'outil « Engagements volontaires » calculera automatiquement, pour chaque action choisie :

- les gains de CO₂ attendus par la mise en œuvre de l'action choisie ;
- les gains en carburant ;
- les gains économiques réalisés grâce à la réduction des consommations de carburant ;
- l'objectif sur lequel l'entreprise s'engage.

Pour chacune des actions, l'entreprise peut, si elle le souhaite, se définir des objectifs intermédiaires pour la fin des périodes 1 et 2. Ces objectifs intermédiaires permettront à l'entreprise de se situer vis-à-vis de ses engagements à chaque étape intermédiaire de la démarche.

Lorsque l'entreprise a choisi les actions qu'elle désire mettre en œuvre et s'est définie un objectif, il est important de ne plus modifier cet onglet et de laisser les actions sélectionnées cochées. En effet, les informations complétées dans cet onglet sont reprises :

- dans le suivi du plan d'actions (objectifs et état des lieux initial)
- dans les fiches de synthèse (onglet n°9)
- dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie »

A l'inverse, si l'entreprise ne sélectionne finalement pas l'action, il est important de la décocher et de supprimer les informations éventuellement saisies afin qu'elle n'apparaisse pas dans les autres onglets.

Pour chacune des actions sélectionnées, dès que l'état des lieux initial est indiqué et que l'objectif est défini, les résultats (gains en carburant, en émissions CO₂ et économiques) sont présentés en gras sur fond orange.

Le fait de cocher une action fait apparaître :

- une ligne de saisie dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie » qui permettra d'entrer les données concernant la mise en œuvre de l'action pour les périodes 1, 2 et 3 ;
- un suivi de la mise en œuvre de l'action dans les onglets n°6 « Suivi plan d'action » et n°9 « Fiche de synthèse ».

Par exemple, si l'entreprise choisit de brider une partie de ses véhicules, elle cochera l'action « Bridage moteur ». Le fait de cocher cette case fera apparaître :

- une ligne « nombre de véhicules bridés » dans l'onglet n°2 afin que l'entreprise suive, sur les 3 années, le nombre de véhicules bridés ;
- une ligne « pourcentage de la flotte bridée » dans les onglets n°6 et 9.

L'objectif des chapitres suivants est de donner les informations pour renseigner au mieux chaque action. Toutes les informations pertinentes associées (faisabilité, présentation technique, estimation des gains...) sont présentées dans les différentes Fiches Actions.

8.2.1 Axe 1 : Véhicule

8.2.1.1 Accélération de la modernisation de la flotte

Fiche Action Véh. 1

Accélération de la modernisation de la flotte

Fiche Action Véh. 1

Les gains potentiels en termes d'émissions de CO₂ par le renouvellement des véhicules sont à demander auprès des constructeurs et à intégrer dans l'onglet "Hypothèses"

Situation initiale				Objectif			
Norme Euro	Nombre de véhicules			Norme Euro	Nombre de véhicules		
	Total	Technologie SCR	Technologie EGR		Total	Technologie SCR	Technologie EGR
Euro 0				Euro 0			
Euro 1				Euro 1			
Euro 2				Euro 2			
Euro 3				Euro 3			
Euro 4				Euro 4			
Euro 5				Euro 5			
Total Euro 0 à 3				Total Euro 0 à 3			
Total				Total			
% Euro 0 à 3				% Euro 0 à 3			
% Euro 4 et 5 EGR				% Euro 4 et 5 EGR			
% Euro 4 et 5 SCR				% Euro 4 et 5 SCR			

Situation initiale		Objectif	
Consommation de carburant totale (litres)	Kilométrage total (km)	Pourcentage des véhicules ≥ Euro 4 dans la flotte	
-	-		

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage des véhicules ≥ Euro 4 dans la flotte				

Cette première action consiste à accélérer le renouvellement du parc en propre de l'entreprise. Les véhicules plus récents sont en effet plus performants et moins polluants que les anciens. Le renouvellement accéléré de la flotte permettra donc de limiter les émissions polluantes.

Si l'entreprise choisit cette action, il sera nécessaire de segmenter la flotte propre en fonction de la norme « Euro » des véhicules (Euro 0 à 5). Ces normes, issues de directives européennes, définissent des valeurs d'émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

L'entreprise devra donc maîtriser et suivre la composition de sa flotte propre en fonction de ces normes Euros.

Par ailleurs, dans le cas des normes Euro 4 et 5, deux technologies permettent aujourd'hui de respecter les limites d'émissions :

- la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction) ;
- la technologie EGR (Exhaust Gas Recirculation).

Les gains en CO₂ à attendre de ces deux technologies peuvent être différents. Il sera nécessaire, en conséquence, de distinguer, dans l'évaluation des gains de CO₂, les véhicules SCR et EGR.

Par ailleurs, les gains attendus dépendront nécessairement des véhicules remplacés et de la marque des nouveaux véhicules. Aucune information chiffrée sur les gains attendus n'est donc fournie de manière automatique dans le cadre de cette action. L'entreprise pourra se rapprocher des constructeurs des véhicules afin d'estimer avec eux les gains à attendre du renouvellement des véhicules. Une fois cette information disponible et afin de calculer les gains potentiels en CO₂ par le renouvellement d'une partie de la flotte, l'entreprise pourra entrer le gain attendu dans l'onglet n°8 « Hypothèses », au niveau de l'action « Accélération de la modernisation de la flotte » (voir à ce sujet le chapitre 11-).

Les informations qui devront être intégrées dans cette section sont donc les suivantes :

- le nombre de véhicules de la flotte, segmenté en fonction des normes Euros pour la période de référence relative à l'état des lieux initial (nombre de véhicules à la date de fin de la période considérée). Cette segmentation fournit automatiquement la répartition de la flotte en pourcentage entre les différentes normes.
- l'objectif de répartition (en pourcentage) de la flotte entre les différentes normes Euros sur lequel l'entreprise s'engage pour la fin de la 3^{ème} année d'engagements.

L'outil « Engagements volontaires » calcule alors automatiquement :

- les gains de CO₂ attendus par la mise en œuvre de cette action (si l'entreprise a intégré une donnée relative aux gains attendus communiqués par les constructeurs) ;
- les gains de consommation ;
- les gains économiques liés à la réduction de la consommation ;
- l'objectif final, qui est défini comme le pourcentage de la flotte dont la norme est supérieure ou égale à Euro 4.

L'entreprise a la possibilité, si elle le souhaite, de se définir des objectifs intermédiaires pour la fin des périodes 1 et 2.

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage des véhicules ≥ Euro 4 dans la flotte				

8.2.1.2 Bridage moteur pour réduire la vitesse maximale des véhicules

Fiche Action Véh. 2

Situation initiale				Objectif	
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre de véhicules bridés	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules bridés		
-		-			

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte bridée				

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
	-		

Dans le cas du bridage moteur, les données que l'entreprise devra fournir sont les suivantes :

- le nombre de véhicules bridés à la fin de la période définie pour l'état des lieux initial ;
- l'objectif que se fixe l'entreprise, via le pourcentage de la flotte qui devra être bridée à la fin de la période d'engagements ;
- les éventuels objectifs intermédiaires qu'elle se définit pour les périodes intermédiaires 1 et 2.

8.2.1.3 Utilisation de lubrifiants synthétiques

Fiche Action Véh. 3

Situation initiale				Objectif	
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre de véhicules utilisant de l'huile synthétique	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules utilisant de l'huile synthétique		
-		-			

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte utilisant de l'huile synthétique				

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
	-		

Si l'entreprise choisit d'utiliser des lubrifiants synthétiques, elle devra renseigner :

- le nombre de véhicules utilisant de l'huile synthétique à l'origine (au moment de l'état des lieux initial). Cette information fournira à l'entreprise le pourcentage de véhicules utilisant ce type de lubrifiants dans le cas de la flotte initiale.
- l'objectif que se fixe l'entreprise, exprimé en pourcentage de la flotte qui utilisera ce type de lubrifiants à la fin de la période d'engagements ;
- les objectifs intermédiaires, si elle souhaite s'en définir, exprimés en pourcentage de la flotte utilisant ces lubrifiants.

8.2.1.4 Utilisation d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique

Fiche Action Véh. 4

Fiche Action Véh.4				
<input checked="" type="checkbox"/> Utilisation privilégiée d'accessoires pour diminuer la résistance aérodynamique				
1. Artifices avant				
Situation initiale				Objectif
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre initial de véhicules équipés d'artifices avant	Kilométrage total (km)	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules équipés d'artifices avant
-	-	-	-	-
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain économique potentiel (€)
2. Artifices arrière				
Situation initiale				Objectif
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre initial de véhicules équipés d'artifices arrière	Kilométrage total (km)	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules équipés d'artifices arrière
-	-	-	-	-
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain économique potentiel (€)
3. Interface				
Situation initiale				Objectif
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre initial de véhicules équipés d'interface	Kilométrage total (km)	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules équipés d'interface
-	-	-	-	-
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)
Gains potentiels en carburant (litres)				Gain économique potentiel (€)
Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte équipée	#DIV/0!	-	-	#DIV/0!

Trois types d'accessoires ont été définis :

- les artifices avant ;
- les artifices arrière ;
- l'interface.

L'entreprise peut décider de s'intéresser à l'un des trois voire aux trois.

Dans ce cas, les renseignements que l'entreprise devra intégrer dans le tableau ci-dessus sont les suivants :

- le nombre de véhicules équipés à la date de l'état des lieux initial. Grâce à cette donnée, l'outil calculera automatiquement le pourcentage de la flotte équipée de ces accessoires pour l'état des lieux initial.
- l'objectif que se fixe l'entreprise, exprimé en pourcentage de la flotte qui sera équipée à la fin de la période d'engagements.
- les éventuels objectifs intermédiaires si elle le désire (en pourcentage de la flotte équipée).

8.2.1.5 Amélioration de la maintenance des véhicules

Fiche Action Véh. 5

Situation initiale				Objectif	
Nombre de véhicules de la flotte	Consommation de carburant totale (litres)	Kilométrage total (km)	Pourcentage de la flotte faisant l'objet d'une maintenance améliorée		
-	-	-	50,0%		

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte faisant l'objet d'une maintenance améliorée	0,0%			50,0%

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
-			

Nous considérons ici que cette action peut être appliquée à une partie de la flotte en propre. Les gains attendus sont donc directement calculés à partir de la donnée de consommation fournie dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie ».

L'entreprise doit intégrer au niveau de cette action le pourcentage de sa flotte qui sera concernée par la mise en œuvre de l'action (exprimée en %).

8.2.1.6 Utilisation de pneumatiques permettant de réduire la consommation

Fiche Action Véh. 6

Situation initiale				Objectif	
Pneumatiques	Situation initiale	Objectif	Situation initiale	Objectif	
Pneus taille basse					
Gonflage automatique des pneus					
Pneus économiques					
Véhicules non équipés de pneumatiques basse consommation					
Total	-	-	0%	0%	

Situation initiale	Objectif				Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
Consommation de carburant totale (litres)	Kilométrage total initial (km)	Objectif d'installations de pneumatique taille basse	Objectif d'installations de gonflage automatique	Objectif d'installations de pneumatique économiques				
-	-							

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte équipée	#VALEURI			

Trois types de technologies ont été identifiés dans le cadre de l'action « Pneumatiques » :

- les pneumatiques taille basse ;
- le gonflage automatique des pneumatiques ;
- les pneumatiques économiques.

Si l'entreprise choisit l'action « Pneumatiques », elle devra intégrer dans le tableau ci-dessus :

- le nombre initial de véhicules de sa flotte équipés d'un de ces trois types d'équipements ainsi que les véhicules non équipés. Grâce à cette donnée, l'outil calculera automatiquement la répartition (en pourcentage) des véhicules équipés de ces différents équipements.
- la répartition prévue de la flotte entre les différentes technologies (en pourcentage de la flotte) en fin de période d'engagements.

Comme pour les autres actions, l'entreprise a la possibilité de se définir des objectifs intermédiaires (à 1 et 2 ans), exprimés en pourcentage de la flotte équipée.

8.2.1.7 Modification de la technologie de climatisation

Fiche Action Véh. 7

Fiche Action Véh.7									
	Consommation du parc de véhicules équipés de systèmes de climatisation R134a ou R22 (litres)	Nombre de véhicules du parc équipés de systèmes de climatisation	Nombre de véhicules du parc équipés de systèmes de climatisation Fluide frigorigène initial		Nombre de véhicules du parc équipés de systèmes de climatisation évaporative	Surconsommation par véhicule due à l'utilisation de la climatisation (litres)			
			R134a	R22					
Parc initial		-							
Objectif		-							
Définition des objectifs intermédiaires	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3			Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
renouvellement des véhicules utilisant des fluides très									

Dans le cadre de cette action, les renseignements que l'entreprise devra intégrer dans le tableau ci-dessus, pour la situation initiale et l'objectif à 3 ans, sont les suivants :

- la consommation du parc de véhicules équipés de systèmes de climatisation R134a ou R22 pour la période relative à l'état des lieux initial. A noter : seule la consommation de ces véhicules doit être intégrée. L'entreprise devra donc avoir accès, maîtriser et suivre très spécifiquement la consommation de carburant de ces véhicules.
- le nombre de véhicules équipés de systèmes de climatisation, en distinguant les véhicules fonctionnant au R134a, au R22 et les véhicules fonctionnant grâce à une climatisation évaporative.

Cela permettra à l'outil d'évaluer les gains théoriques attendus et de définir l'objectif général, en pourcentage de renouvellement des véhicules très émissifs (c'est-à-dire fonctionnant aux fluides R134a et R22).

L'entreprise pourra se définir un objectif intermédiaire pour les années 1 et 2.

8.2.1.8 Utilisation de boîtes de vitesses robotisées

Fiche Action Véh. 8

Situation initiale				Objectif	
Nombre de véhicules de la flotte	Nombre initial de véhicules équipés de boîte de vitesse robotisée	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de véhicules équipés de boîtes de vitesses robotisées		
100		105			

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de la flotte équipée	0,0%			0,0%

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)

Pour cette action, les renseignements que l'entreprise devra intégrer dans le tableau ci-dessus sont les suivants :

- le nombre de véhicules équipés de boîtes de vitesses robotisées au moment de l'état des lieux initial (à la date de fin de la période prise comme référence). A partir de cette donnée et de la taille de la flotte intégrée dans l'onglet n°2, l'outil calculera le pourcentage de véhicules équipés.
- l'objectif que se fixe l'entreprise, exprimé en pourcentage de la flotte équipée.
- les objectifs intermédiaires (en pourcentage de la flotte équipée) définis, si l'entreprise le souhaite, pour les années 1 et 2.

8.2.2 Axe 2 : Carburant

8.2.2.1 Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant

Fiche Action Carb. 1

Amélioration de la gestion et du suivi des consommations de carburant					Fiche Action Carb. 1	
Description	Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3	
Suivi de la consommation	Fiabilité des résultats					

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- description : Elle devra indiquer succinctement l'action qu'elle entend mettre en œuvre dans le cadre de la gestion de la consommation de carburant. Par défaut, le libellé de l'action retenue est de suivre la consommation. Au besoin, l'entreprise pourra modifier l'action en insérant un nouveau libellé dans la case de description de l'action.
- indicateur retenu : L'entreprise devra indiquer quel indicateur elle définit. Cet indicateur doit lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié. Par défaut, le libellé de l'indicateur est le pourcentage de fiabilité des résultats. Si elle le souhaite, l'entreprise pourra modifier l'indicateur retenu. Il s'agira par exemple du « pourcentage de la flotte suivie par l'outil de gestion » ou d'un autre indicateur du même ordre.

- état des lieux initial : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, et ce, par rapport à l'indicateur de suivi retenu.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

L'estimation des gains potentiels en termes de CO₂ par la mise en œuvre de cette action est difficile à quantifier. Il sera donc nécessaire de demander auprès des interlocuteurs compétents les gains potentiels estimés et de les intégrer dans l'onglet "Hypothèses" (case H191).

8.2.2.2 Utilisation de carburants alternatifs au gazole (éthanol, B30, véhicules électriques, hybrides, EEG et GNV)

Fiche Action Carb. 2

Utilisation de véhicules électriques					Fiche Action Carb. 2	
	Situation initiale		Objectif		Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)
	Nombre de véhicules	Pourcentage	Nombre de véhicules	Pourcentage		
Nombre de véhicules électriques		0,0%				
Nombre de véhicules utilisant du gazole		0,0%				
Nombre de véhicules total de la flotte						
Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3		
Pourcentage de la flotte électrique	0,0%			0,0%		

Dans le cadre de ces différentes actions, l'entreprise doit renseigner, dans les cases adéquates, pour l'état des lieux initial :

- le nombre de véhicules utilisant le carburant en question ;
- le nombre de véhicules utilisant du gazole ;
- le nombre de véhicules total de la flotte.

Grâce à ces informations, l'outil calculera automatiquement le pourcentage de la flotte utilisant le carburant alternatif au gazole au moment de l'état des lieux initial.

L'entreprise devra alors s'engager sur le pourcentage de la flotte qui utilisera ce carburant alternatif à la fin des trois années d'engagements.

8.2.3 Axe 3 : Conducteur

8.2.3.1 Limitation de l'usage du moteur à l'arrêt

Fiche Action Cond. 1

Situation initiale		Objectif		
Nombre de véhicules de la flotte	Temps moyen de fonctionnement du moteur au ralenti sur la période et par véhicule (heures)	Pourcentage de réduction du temps moyen de fonctionnement du moteur au ralenti		
100				

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de réduction du temps moyen de fonctionnement du moteur au ralenti	0,0%			0,0%

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
-			

Si l'entreprise décide de mettre en œuvre cette action, elle devra apporter des renseignements sur :

- le temps moyen de fonctionnement du moteur au ralenti par période et par véhicule (en heures) ;
- le pourcentage de réduction du temps moyen de fonctionnement du moteur au ralenti.

8.2.3.2 Limitation de la climatisation

Fiche Action Véh. 7

Situation initiale		Objectif		
Nombre de véhicules du parc équipés de systèmes de climatisation	Consommation du parc de véhicules climatisés (litres)	% des véhicules dont les conducteurs seront sensibilisés à la limitation de la climatisation		

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage des conducteurs sensibilisés à l'arrêt de la climatisation	0,0%			0,0%

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)

L'action sur la limitation de la climatisation s'intéresse à la sensibilisation des conducteurs pour une utilisation modérée de la climatisation. Afin d'évaluer les gains de CO₂ potentiels et de suivre l'évolution de la mise en œuvre de cette action, les informations à intégrer au tableau sont les suivantes :

- le nombre de véhicules équipés de système de climatisation ;
- la consommation totale du parc de véhicules climatisés (en litres) ;
- le pourcentage de véhicules climatisés dont les conducteurs auront été sensibilisés à la limitation de l'utilisation de la climatisation à la fin de la période d'engagements.

8.2.3.3 Formation des conducteurs à l'écoconduite

Fiche Action Cond. 2

Situation initiale				Objectif
Nombre total de conducteur	Nombre initial de conducteurs formés	Pourcentage de conducteurs formés à l'écoconduite	Consommation de carburant totale (litres)	Nombre de conducteurs formés
-			106	

Définition des objectifs intermédiaires	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
Pourcentage de conducteurs formés à l'écoconduite				

Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)

Si l'entreprise choisit l'action « Ecoconduite », les informations à intégrer dans l'outil sont les suivantes :

- le nombre initial de conducteurs formés ;
- l'objectif de formation à la fin de la période d'engagements (en pourcentage du nombre total de conducteurs).

8.2.3.4 Développement de gestes économes

Indicateur	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
% de conducteur sensibilisés				

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- état des lieux initial : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, c'est-à-dire le pourcentage de conducteurs sensibilisés aux gestes économes au quotidien à la date de l'état des lieux initial.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé en pourcentage de conducteurs sensibilisés.

8.2.3.5 Diffusion de bonnes pratiques de conduite

<input checked="" type="checkbox"/> Diffusion de bonnes pratiques de conduite				
Indicateur	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
% de conducteur sensibilisés				

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- **indicateur retenu** : L'entreprise devra indiquer quel indicateur elle définit. Cet indicateur doit lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié. Il s'agira par exemple du « pourcentage de conducteurs sensibilisés aux bonnes pratiques de conduite » ou d'un autre indicateur du même ordre.
- **état des lieux initial** : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, et ce, par rapport à l'indicateur de suivi retenu.
- **objectif** : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

8.2.3.6 Mise en place de dispositifs incitatifs

<input checked="" type="checkbox"/> Mise en place de dispositifs incitatifs				
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3

Comme pour l'action ci-dessus, l'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- **indicateur retenu** : L'entreprise devra indiquer un indicateur qui devra lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié.
- **état des lieux initial** : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, et ce, par rapport à l'indicateur de suivi retenu.
- **objectif** : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

8.2.4 Axe 4 : Organisation des flux de transport

8.2.4.1 Augmentation du recours aux modes non routiers

Fiche Action Orga. 1

Les différents modes de transport complémentaires à la route pris en compte par cette action sont les suivants : aérien, ferroviaire, maritime et fluvial

<input checked="" type="checkbox"/> Augmentation du recours aux modes non routiers					Fiche Action Orga.1	
Mode de transport	Situation initiale		Objectif		Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)
	Trafic par mode (t.km)	Répartition (%)	Répartition (%)	Trafic par mode (t.km)		
Routier						
Ferroviaire						
Fluvial						
Maritime						
Total		0,0%	0,0%			
Part des modes complémentaires à la route						
Définition des objectifs intermédiaires		Etat des lieux initial	Période 1	Période 2	Période 3	
Part des modes complémentaires à la route						

L'entreprise devra intégrer les trafics réalisés par ces différents modes au moment de l'état des lieux initial (exprimés en tonnes.kilomètres). L'outil calculera automatiquement le pourcentage des trafics réalisés par chacun des modes.

A partir de cet état des lieux, l'entreprise pourra définir son objectif à 3 ans. Celui-ci est défini comme la part des trafics (exprimée en pourcentage) réalisés par les modes autres que la route, soit la somme des parts de trafics réalisés par les modes ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

8.2.4.2 Acquisition ou meilleure utilisation des outils d'aide à la circulation et à la gestion de flotte et à l'optimisation des itinéraires

Fiche Action Orga. 2

<input checked="" type="checkbox"/> Acquisition ou meilleure utilisation des outils d'aide à la circulation et à la gestion de flotte et à l'optimisation des itinéraires					Fiche Action Orga.2	
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3		
Pourcentage d'équipement du parc de véhicules	1,0%	1,0%	1,0%	1,0%		

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- état des lieux initial : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, c'est-à-dire le pourcentage d'équipement en outil d'aide à la circulation, à la gestion de flotte et à l'optimisation des itinéraires à la date de l'état des lieux initial.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé suivant le même indicateur.

8.2.4.3 Amélioration du coefficient de chargement

**Fiche Action
Orga. 3**

<input checked="" type="checkbox"/> Amélioration du coefficient de chargement					Fiche Action Orga.3
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3	
Coefficient de chargement exprimé en pourcentage					

Si l'entreprise choisit cette action, elle devra saisir le coefficient de chargement moyen de l'entreprise pour la totalité des trafics inclus dans le périmètre d'engagement choisi. Ce coefficient moyen devra être renseigné à la date de l'état des lieux initial. L'entreprise devra par ailleurs se définir un objectif pour la fin de sa période d'engagements.

8.2.4.4 Limitation des trajets à vide

**Fiche Action
Orga. 3**

<input checked="" type="checkbox"/> Limitation des trajets à vide					Fiche Action Orga.3
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3	
Pourcentage de transport à vide					

Si l'entreprise choisit cette action, elle devra saisir le pourcentage de transport réalisé à vide pour la totalité des trafics inclus dans le périmètre d'engagement choisi. L'entreprise doit renseigner ce pourcentage à la date de l'état des lieux initial et se fixer un objectif pour la fin de la période d'engagements.

8.2.4.5 Négociation avec les clients de mesures permettant une meilleure optimisation (négociation sur les horaires de livraison...)

**Fiche Action
Orga. 4**

<input checked="" type="checkbox"/> Négociation avec les clients de mesures permettant une meilleure optimisation (négociation sur les horaires de livraison...)					Fiche Action Orga.4
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3	

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- indicateur retenu : L'entreprise devra indiquer quel indicateur elle définit. Cet indicateur doit lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié.

- état des lieux initial : Cette case doit intégrer l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, et ce, par rapport à l'indicateur de suivi retenu.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

8.2.4.6 Action de sensibilisation vis-à-vis des sous-traitants (au travers des cahiers des charges...)

<input checked="" type="checkbox"/> Actions de sensibilisation vis-à-vis des sous-traitants (au travers des cahiers des charges...)				
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3

L'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- indicateur retenu : L'entreprise devra indiquer quel indicateur elle définit. Cet indicateur doit lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié. Il s'agira par exemple du « pourcentage de cahier des charges intégrant une sensibilisation des sous-traitants » ou d'un autre indicateur du même ordre.
- état des lieux initial : L'entreprise doit renseigner l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de cette action, et ce, par rapport à l'indicateur de suivi retenu.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

8.2.4.7 Affichage des émissions de CO₂ transport en direction des clients

<input checked="" type="checkbox"/> Affichage des émissions de CO ₂ transport en direction des clients				
Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3

Comme pour l'action précédente, si elle choisit cette action, l'entreprise devra compléter les éléments suivants :

- indicateur retenu : Cette case intègre l'indicateur que l'entreprise retient dans le cadre de cette action (« pourcentage des factures, des devis, des documents commerciaux... intégrant une information sur les émissions de CO₂ dues au transport des marchandises » par exemple). Cet indicateur doit lui permettre de suivre l'évolution de l'action dans le temps et de se fixer un objectif quantifié.
- état des lieux initial : Il s'agit de l'état des lieux initial de l'entreprise vis-à-vis de l'indicateur qu'elle aura défini.
- objectif : Cette case représente l'objectif que se fixe l'entreprise dans le cadre de cette action, toujours exprimé vis-à-vis de l'indicateur de suivi retenu.

8.2.5 Autres actions

Pour chacun des axes de la charte, il est laissé à l'entreprise la possibilité de définir d'autres actions que celles déjà identifiées. Pour cela, trois cases sont laissées à la disposition de l'entreprise dans chacun des 4 axes et devront être complétées au besoin.

<input checked="" type="checkbox"/> Autre action Organisation n°1 Les gains potentiels en termes d'émissions de CO₂ par la mise en œuvre de cette action sont à demander auprès des interlocuteurs compétents et à intégrer dans l'onglet "Hypothèses"					
Description	Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Objectif intermédiaire Période 1	Objectif intermédiaire Période 2	Objectif final Période 3
<input type="checkbox"/> Autre action Organisation n°2 <input type="checkbox"/> Autre action Organisation n°3					

Dans le cas où l'entreprise voudrait mettre en œuvre une action non standardisée, elle devra :

- cocher une des cases « Autre action » ;
- compléter les différentes cases bleutées, à savoir :
 - la description de l'action (ex : mettre en place un équipement « X » sur les véhicules);
 - l'indicateur de suivi retenu (ex : pourcentage de la flotte pourvu d'équipement « X »);
 - l'état des lieux initial ;
 - les objectifs qu'elle se fixe pour la fin des périodes 1, 2 et 3.

8.2.6 Les incohérences possibles

Différentes incohérences peuvent apparaître lors du renseignement de cette feuille de calcul :

- les gains potentiels théoriques n'apparaissent pas. Les différents gains sont évalués en fonction des informations fournies par l'entreprise et des hypothèses de calcul. Si les gains n'apparaissent pas, cela peut être dû à deux possibilités :
 - Les gains attendus pour cette action ne sont pas intégrés dans l'onglet n°8 « Hypothèses ». Dans le cas de certaines actions, en effet, les gains attendus n'ont pas été renseignés par manque de données. Si l'entreprise dispose de données fiables sur les gains à attendre par la mise en œuvre de cette action, elle peut compléter l'onglet n°8 en ce sens (voir le chapitre 11.2 à ce sujet). C'est le cas notamment de l'action « Accélération de la modernisation du parc » pour laquelle aucun gain n'a été fourni. Si l'entreprise reçoit de la part de son constructeur de véhicules une information sur le gain qu'elle peut attendre du renouvellement de sa flotte, elle pourra l'inclure dans l'onglet n°8.
 - L'entreprise a omis de compléter certaines données. Les gains sont notamment calculés à partir des informations fournies par l'entreprise dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie » et n°5 « Choix Actions ». Il est important que l'entreprise vérifie bien qu'elle a convenablement rempli toutes les cellules de ces onglets.

9- ONGLET n°6 - Suivi du plan d'actions

9.1 Objectifs

L'onglet n°6 « Suivi plan d'actions » permet à l'entreprise de suivre l'avancée de la mise en œuvre des différentes actions sélectionnées dans l'onglet n°5 « Choix Actions ».

Les actions cochées dans cet onglet apparaissent automatiquement dans l'onglet n°6. Les actions non sélectionnées restent masquées.

Par ailleurs, les lignes des actions présentes dans le tableau sont automatiquement complétées à partir des informations saisies :

- dans l'onglet n°5 « Choix actions » (définition de l'objectif global et des objectifs intermédiaires, état des lieux initial) ;
- dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie », pour chaque période identifiée par l'entreprise.

Ainsi, l'exemple ci-dessous représente le tableau qui apparaît automatiquement si l'entreprise a sélectionné, dans l'onglet n°5 « Choix Actions » :

- l'accélération de la modernisation de la flotte ;
- l'utilisation de véhicules électriques ;
- la formation des conducteurs à l'écoconduite ;
- l'augmentation du recours aux modes non routiers.

Actions	Fiche Action n°	Indicateur retenu	Objectif	Gains potentiels en carburant (litres)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (kg)	Gain potentiel en émissions de CO ₂ (%)	Gain économique potentiel (€)
Accélération de la modernisation de la flotte	Véh.1	Pourcentage des véhicules ≥ Euro 4 dans					
Utilisation de véhicules électriques	Carb.3	Pourcentage de la flotte électrique	0,0%				
Formation des conducteurs à l'écoconduite	Cond.2	Pourcentage de conducteurs formés à l'écoconduite					
Augmentation du recours aux modes non routiers	Orga.1	Part des modes complémentaires à la route					
			Indication des gains potentiellement attendus				

Cet onglet reprend, pour chacune des actions sélectionnées, les gains économiques attendus mais aussi les gains en termes de CO₂ et de carburant.

Pour rappel, ces gains théoriques sont basés sur des résultats d'études détaillées notamment dans les Fiches Actions. Ils constituent des estimations et des ordres de grandeur pour aider l'entreprise dans sa prise de décision et doivent être manipulés avec précaution. Les gains réels pourront être différents de ces prévisions, en fonction des caractéristiques de l'entreprise, de ses activités, de son implantation géographique, de sa situation initiale ou encore de son matériel.

En fin de tableau, une somme de ces différents gains est opérée. De même que pour les gains potentiels, pour chaque action, ces gains théoriques totaux devront être manipulés prudemment. Il est probable que les gains totaux obtenus grâce à la mise en œuvre des différentes actions ne soient pas égaux à la somme des gains de chacune des actions. En effet, certaines actions auront probablement des effets inverses sur les consommations ou limiteront les gains attendus par la mise en œuvre d'autres actions. Ces gains théoriques totaux sont donc fournis uniquement à titre d'information.

Tout au long des 3 périodes d'engagements, le tableau compile l'avancement des actions sélectionnées, en fonction des informations intégrées dans l'onglet n°2 « Tableau de saisie ».

Pour le même exemple que ci-dessus, l'onglet fait donc apparaître les informations suivantes, pour les périodes 1 et 2 :

			Période 1			Période 2	
			00/01/00			00/01/00	
			00/01/00			00/01/00	
Actions	Fiche Action n°	Indicateur retenu	Etat des lieux initial	Etat d'avancement	Chiffrage intermédiaire de l'objectif (%)	Etat d'avancement	Chiffrage intermédiaire de l'objectif (%)
Accélération de la modernisation de la flotte	Véh.1	Pourcentage des véhicules ≥ Euro 4 dans	0,0%				
Utilisation de véhicules électriques	Carb.3	Pourcentage de la flotte électrique	0,0%				
Formation des conducteurs à l'écoconduite	Cond.2	Pourcentage de conducteurs formés à l'écoconduite					
Augmentation du recours aux modes non routiers	Orga.1	Part des modes complémentaires à la route					

A la fin de la période d'engagements (soit 3 ans après la signature de la charte), ces gains potentiels théoriques seront à comparer aux gains réellement réalisés.

9.2 Comment compléter l'onglet

Cet onglet reprend et compile les informations intégrées dans les onglets précédents. **Aucune donnée n'est donc à intégrer dans cet onglet.**

Il est cependant important de valider la cohérence des résultats indiqués au sein de cet onglet. En effet, si des incohérences apparaissent, cela signifie :

- que les informations intégrées dans les onglets précédents présentent une erreur ;
- que l'entreprise a omis d'insérer des données.

Dans le cadre de cet onglet, les principales sources d'incohérences sont les suivantes :

- une action apparaît alors qu'elle n'a pas été sélectionnée par l'entreprise. Il est alors nécessaire de retourner sur l'onglet n°5 « Choix Actions » afin de désélectionner cette action, qui a du rester cochée.
- les cases « objectifs », « objectifs intermédiaires », « état des lieux initial » et « état d'avancement » sont vides. Certaines données ont du être omises dans l'onglet n°5 « Choix Actions », ce qui n'a pas permis d'évaluer ces éléments. Il est donc nécessaire de retourner sur l'onglet n°5, au niveau de l'action concernée afin de valider qu'aucune donnée n'a été omise.

10- ONGLET n°7 – Suivi des indicateurs

10.1 Objectifs

Le ou les indicateurs de performance environnementale que l'entreprise va suivre a (ont) été défini(s) dans l'onglet n°1 selon la (les) donnée(s) d'activité choisie(s).

L'onglet n°7 « suivi indicateurs » permet à l'entreprise de suivre, pour chacune des périodes considérées, l'évolution :

- de ses émissions de CO₂ en valeur absolue (exprimées en tonnes de CO₂) ;
- de l'(des) indicateur(s) de performance environnementale défini(s) dans l'onglet n°1 (gCO₂/km, le gCO₂/t.km ou encore le gCO₂/palette...).

Cet onglet est complété automatiquement à partir des informations renseignées par l'entreprise dans les onglets :

- n°2 « Tableau de saisie » ;
- n°3 « CO₂ Sous-traitance route » ;
- n°4 « CO₂ Autres modes ».

Le suivi des émissions de CO₂ et du (des) indicateur(s) de performance environnementale est présenté pour :

- les activités routières réalisées en propre ;
- les activités routières sous-traitées ;
- les activités réalisées par les autres modes que la route ;
- l'ensemble des activités, intégrant les trois segmentations ci-dessus.

A titre d'exemple, si l'entreprise a choisi de suivre deux indicateurs de performance environnementale que sont les gCO₂/km et les gCO₂/€, l'onglet fera automatiquement apparaître le tableau suivant pour le suivi des flux en propre.

FLUX EN PROPRE					
	Unité	Etat des lieux initial de référence	Période 1	Période 2	Période 3
Emissions de CO ₂ totales	TCO ₂	-	-	-	-
Kilomètres parcourus	km	-	-	-	-
Chiffre d'affaires transport	€	-	-	-	-
Emissions de CO ₂ au kilomètre parcouru	gCO ₂ /km				
Emissions de CO ₂ à l'euro facturé	gCO ₂ /€				

A la suite de ces tableaux, un graphique par indicateur de performance environnementale apparaît pour suivre visuellement son évolution sur la période d'engagements.

10.2 Comment compléter l'onglet

Cet onglet compile uniquement les résultats issus des différents calculs réalisés à l'aide des informations intégrées dans les onglets précédents.

Aucune donnée n'est donc à intégrer dans cet onglet.

Il est cependant important de valider la cohérence des résultats indiqués au sein de cet onglet. En effet, si des incohérences apparaissent, cela signifie que :

- les informations intégrées dans les onglets présentent une erreur ;
- l'entreprise a omis d'insérer des données.

Les principales sources d'incohérences sont les suivantes :

- les tableaux font apparaître des émissions de CO₂ auxquelles ne sont pas associées de données d'activité (t.km, kilométrage...). Cela signifie que l'entreprise a omis d'intégrer ces données d'activité dans l'onglet n°2. Il est donc nécessaire d'y revenir.
- à l'inverse, les tableaux font apparaître des données d'activité auxquelles ne sont pas associées d'émissions de CO₂. Dans ce cas, l'entreprise a omis de compléter :
 - soit les données relatives aux consommations de carburant pour les activités en propre. Il est donc nécessaire de valider que ces informations ont été correctement intégrées dans l'onglet n°2 au chapitre « Consommation de carburant »
 - soit les données relatives aux activités sous-traitées. Il est alors nécessaire de vérifier les données intégrées dans les onglets n°3 « CO₂ Sous-traitance route » et n°4 « CO₂ Autres modes ».

11- ONGLET n°8 – Hypothèses

11.1 Objectifs

L'onglet n°8 compile l'ensemble des hypothèses de calcul utilisées dans l'outil « Engagements volontaires ». Différents chapitres sont présentés :

- les gains de CO₂ potentiels estimés pour chaque action. Cette partie reprend l'ensemble des actions proposées dans le cadre de la charte, fournit les gains potentiels associés et les sources d'informations utilisées pour évaluer ces gains.
- les facteurs d'émissions de CO₂. Ce chapitre récapitule l'ensemble des facteurs d'émissions utilisés au sein de l'outil. En effet, à chaque source d'énergie est associé un facteur d'émission de CO₂. A titre d'exemple, la combustion d'un litre de gazole émet 2,662 kg de CO₂. De la même manière, l'ensemble des combustibles utilisés dans l'outil (GNV [Gaz Naturel Véhicules], GPL [Gaz de Pétrole Liquéfié], essence...) a son propre facteur d'émission repris ici.
- les efficacités énergétiques et les émissions unitaires de CO₂ moyennes des différents modes de transport, évaluées au niveau national. Les efficacités énergétiques sont exprimées en gramme équivalent pétrole par tonne.kilomètre (gep/t.km). Le gep est une unité énergétique qui permet de comparer toute énergie avec le pétrole. Les émissions unitaires de CO₂ sont, elles, exprimées en gramme de CO₂ par tonne.kilomètre. Ces données sont utilisées dans l'onglet n°4 « CO₂ Autres modes » (pour l'évaluation des émissions de CO₂ à l'aide de la méthode des t.km) et dans l'onglet n°5 « Choix Actions » pour l'action relative au recours aux modes non routiers.

11.2 Comment compléter l'onglet

Cet onglet compile les hypothèses de calcul. Elles ne devront, pour la plupart, pas être modifiées. Quelques hypothèses seront cependant à modifier au niveau de la troisième section, relative aux gains de CO₂ théoriques liés aux actions de la charte d'engagements volontaires :

- Certaines actions de la charte (acquisition ou meilleure utilisation des outils d'aide à la circulation et à la gestion de flotte et à l'optimisation des itinéraires, accélération de la modernisation de la flotte...) ne font pas apparaître de gains théoriques. En effet, pour certaines actions, l'estimation des gains a été impossible, soit par manque de données fiables et d'études réalisées sur le sujet, soit du fait de l'impossibilité de fournir une donnée irréfutable sur le sujet qui engloberait tous les cas de figure possibles. Dans ce cas, la case relative aux gains théoriques réalisables par la mise en œuvre de ces actions a été laissée vide (colonne H) et bleutée. Si l'entreprise décide de mettre en œuvre une des actions pour lesquelles les gains théoriques n'ont pas été spécifiés et qu'elle dispose, par elle-même, de données fiables sur les gains à en attendre, elle pourra compléter la case relative aux gains attendus. Ainsi, par exemple, si l'entreprise reçoit des informations de la part des constructeurs de poids lourds sur les gains de CO₂ attendus par le renouvellement de ses camions Euro 3 par des Euro 5, elle pourra l'intégrer dans la colonne H du tableau au niveau de l'action « Accélération de la modernisation du parc ». Si le gain estimé est de 3% de consommation, elle devra indiquer « 3% » dans cette case. Par ailleurs, il est demandé à l'entreprise de spécifier la source de l'information qu'elle a utilisée pour définir le gain théorique attendu.
- Comme indiqué dans le chapitre 8.2.5, l'entreprise a la possibilité de définir et de mettre en œuvre des actions autres que celles prédéfinies dans la charte. Dans ce cas, elle devra cocher une (des) case(s) « Autre action » dans l'onglet n°5 « Choix Actions » et indiquer le type d'action mise en œuvre et l'objectif défini. L'onglet n°8 « Hypothèses » permet à l'entreprise d'indiquer les gains attendus par la mise en œuvre de ces actions. Pour cela, dans la section liée aux gains théoriques attendus par la mise en œuvre des



actions, dans chacun des axes de la charte, apparaissent des lignes réservées aux « Autres actions ». L'entreprise qui décide de mettre en œuvre une action autre que celles prédéfinies dans la charte devra reprendre l'intitulé de l'action à cet endroit, le gain attendu (si elle le connaît) et la source d'information qui lui a permis d'évaluer ce gain.

A noter : dans l'un ou l'autre des cas, si le gain en termes de CO₂ attendu est négatif (c'est-à-dire si la mise en œuvre de l'action entraîne des émissions de CO₂ plus importantes), le chiffre à intégrer dans la case devra être précédé du signe « - ».

12- ONGLET n°9 – Fiches de synthèse

12.1 Objectifs

L'onglet n°9 regroupe les fiches de synthèse qui devront être fournies à la DR de l'ADEME (avec copie à la DRE) :

- au moment de l'engagement, lorsque l'entreprise aura réalisé son état des lieux initial ;
- chaque année, à la date anniversaire de la signature de la charte.

La feuille de calcul reprend les différents résultats et les différentes données qui ont été intégrés ou calculés dans les onglets précédents. Elle synthétise les principaux résultats de l'entreprise sur la période considérée.

Quatre fiches de synthèse sont ainsi définies :

- celle relative à l'état des lieux initial ;
- celles relatives à chacune des trois années d'engagements de l'entreprise dans la démarche (périodes 1, 2 et 3).

Ces fiches de synthèse devront être transmises à la DR de l'ADEME (avec copie à la DRE) au moment de l'engagement puis annuellement.

La fiche de synthèse compile les informations suivantes :

- les dates de début et de fin de la période étudiée ;
- les informations administratives sur l'entreprise ;
- les informations administratives relatives au prestataire auquel l'entreprise a fait appel (uniquement si elle a décidé de se faire accompagner dans la démarche) ;
- la structure et l'utilisation du parc à la fin de la période considérée ;
- la consommation de carburant pendant la période choisie ;
- le nombre de conducteurs à la fin de la période ;
- l'activité réalisée pendant la période (exprimée suivant la donnée d'activité sélectionnée par l'entreprise [ex : tonnes.kilomètres, nombre de colis livrés...]) ;
- le suivi du plan d'actions. Celui-ci fait apparaître les actions choisies par l'entreprise et les objectifs qu'elle s'est fixée pour les différentes actions.
 - dans le cas de l'état des lieux initial, apparaît en sus, la situation de l'entreprise vis-à-vis de l'action au moment de son engagement. ;
 - dans le cas de fiches de synthèse relatives aux périodes suivantes (1, 2 et 3), apparaissent les objectifs intermédiaires relatifs à la période considérée que l'entreprise s'est définie ainsi que la situation de l'entreprise à la fin de la période considérée vis-à-vis de l'action.
- le suivi de l'évolution du (des) indicateur(s) de performance environnementale choisi(s) par l'entreprise. Cette section affiche :
 - pour l'état des lieux initial, la valeur du ou des indicateurs de performance sélectionnés ainsi que l'objectif que l'entreprise se fixe pour la fin des trois années d'engagements (exprimé en pourcentage de réduction et en valeur absolue) ;
 - pour les périodes suivantes, la valeur du ou des indicateurs sélectionnés ainsi que le pourcentage de réduction atteint à la fin de la période considérée et un rappel des objectifs fixés pour la fin des trois années d'engagements.
 - les émissions brutes de CO₂ en tonnes.

Enfin, l'outil reprend une série de questions relatives :

- à l'engagement de l'entreprise afin de mieux appréhender l'implication de l'entreprise dans une démarche de développement durable ;
- à son organisation interne quant au suivi des consommations,.

12.2 Comment compléter l'onglet

La feuille de calcul est organisée de manière à ne faire apparaître à l'écran qu'une fiche de synthèse à la fois (état des lieux initial ou fin de période 1, 2 ou 3).

Pour cela, en haut de la feuille de calcul, il est demandé à l'entreprise de choisir la fiche de synthèse qu'elle souhaite faire apparaître.

Fiche de synthèse

Cet onglet présente les fiches de synthèse qui devront être transmises annuellement à l'ADEME.
L'entreprise souhaite afficher :

la fiche de synthèse relative à l'état des lieux initial

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°1

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°2

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°3

En cochant, au choix, un des quatre boutons ci-dessus, la fiche de synthèse correspondante apparaît automatiquement.

Fiche de synthèse

Cet onglet présente les fiches de synthèse qui devront être transmises annuellement à l'ADEME.
L'entreprise souhaite afficher :

la fiche de synthèse relative à l'état des lieux initial

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°1

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°2

la fiche de synthèse annuelle relative à la période d'engagement n°3

FICHE DE SYNTHESE ANNUELLE RELATIVE A LA PERIODE D'ENGAGEMENT N°2

		Début	00/01/00	Fin	00/01/00		
1 - STRUCTURE ET UTILISATION DU PARC A LA FIN DE LA PERIODE CONSIDEREE		PERIMETRE TOTAL	Catégorie de véhicules n°1	Catégorie de véhicules n°2	Catégorie de véhicules n°3	Catégorie de véhicules n°4	Catégorie de véhicules n°5
Nombre de véhicules total		-	-	-	-	-	-

De même que les autres onglets de l'outil, les fiches de synthèse sont automatiquement construites pour ne faire apparaître que les informations pertinentes vis-à-vis de l'activité de l'entreprise (carburants effectivement utilisés, actions de la charte réellement sélectionnées...).

Les fiches de synthèse compilent en grande partie les résultats issus des onglets de calcul précédents. Quelques informations seront cependant à compléter. Comme auparavant, ces informations sont indiquées par des cases bleutées.

12.2.1 Identification du prestataire ayant réalisé le diagnostic CO₂ ou l'accompagnement (si l'entreprise a fait appel à un prestataire extérieur)

Si l'entreprise a fait appel à un prestataire extérieur pour l'aider dans l'élaboration de son diagnostic CO₂ ou pour l'accompagner dans le suivi de ses engagements, des informations relatives au prestataire devront être intégrées, à savoir :

- la raison sociale du prestataire ;
- ses coordonnées ;
- ses informations administratives (Code SIRET, Code NAF) ;
- l'effectif de l'entreprise ;
- les informations relatives à l'expert ayant réalisé la mission (nom, prénom, fonction, téléphone, courriel).

12.2.2 Définition de l'objectif de réduction de l'indicateur de performance environnementale

En fonction du (des) indicateur(s) de performance environnementale sélectionné(s) par l'entreprise, des lignes apparaissent automatiquement dans les différentes fiches de synthèse pour faire apparaître le(s) indicateur(s) choisi(s).

Dans le cadre de la fiche de synthèse initiale, l'entreprise devra s'engager sur un objectif de réduction de cet (ces) indicateur(s) de performance environnementale. L'entreprise devra dès lors s'engager à un pourcentage de réduction à trois ans. L'objectif doit être entré en pourcentage dans la case bleutée. Pour information, l'objectif en valeur absolue sera calculé automatiquement.

12.2.3 Informations complémentaires

Cette dernière partie intègre une série de questions relatives :

- à l'engagement de l'entreprise dans une démarche de développement durable ;
- à son organisation interne du suivi des consommations.

Les cases bleutées devront être complétées par les réponses aux différentes questions. Il est demandé à l'entreprise de répondre à l'ensemble de ces questions.

Les questions posées sont relatives :

- à l'engagement de l'entreprise :
 - Dans quel contexte s'inscrit l'engagement volontaire de l'entreprise en faveur d'une réduction des émissions de CO₂ ? Il faudra montrer ici les motivations de l'entreprise vis-à-vis de la démarche proposée.
 - Quelles sont les actions menées par l'entreprise en matière de développement durable ?
 - Quels sont les moyens humains et financiers envisagés (période initiale) ou utilisés (périodes 1, 2 et 3) par l'entreprise pour la mise en œuvre du plan d'actions et l'atteinte des objectifs de la charte d'engagements volontaires ?
 - L'entreprise participe-t-elle à d'autres études cofinancées par l'ADEME ?
- à la méthode de suivi des consommations :
 - Décrire la méthode de mesure et de suivi des consommations de carburants actuellement utilisée. Il est conseillé ici de se reporter au cahier des charges du diagnostic CO₂ et aux questions à se poser sur ce sujet (Etape 2 du diagnostic nommée état des lieux).
- à l'outil « Engagements volontaires » et à la mise en œuvre du plan d'actions :
 - Quelles sont les remarques importantes sur la mise en œuvre du plan d'actions, notamment vis-à-vis de l'évolution de l'activité de l'entreprise ?
 - Quelles sont les éventuelles modifications à apporter ?



- à l'intervention d'un prestataire extérieur :
 - Commentaires du maître d'ouvrage sur le travail du prestataire (s'il a choisi de se faire accompagner par un prestataire extérieur)
 - Avancement de la prestation d'accompagnement:
 - Nombre de jours prévus
 - Nombre de jours réalisés.

13- Annexe - Note du MEEDDAT relatif au risque de requalification du contrat entre opérateur de transport et sous-traitant

ENGAGEMENTS VOLONTAIRES DES ENTREPRISES DU TRM DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS DE CO₂

RISQUE DE REQUALIFICATION

Dans le cadre de la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO₂, les entreprises de TRM doivent évaluer leurs émissions de CO₂ et le niveau de réalisation des engagements de réduction fixé dans leur charte, ce qui implique de connaître non seulement leur consommation de carburants mais également, en cas de recours à la sous-traitance, la consommation de carburant de leurs sous-traitants.

Dès lors, se pose la question de savoir dans quelle mesure un donneur d'ordres, signataire de la charte, peut, sans risque de voir son contrat de transport requalifié en contrat de travail, solliciter de son sous-traitant la communication d'une telle information¹ voire même demander à celui-ci de mettre en place des actions destinées à réduire ses émissions de CO₂ conformément aux engagements pris par l'opérateur de transport dans le cadre du plan d'actions ?

I Un risque de requalification faible...

Pour qu'il y ait requalification du contrat, il faut que les relations existant entre l'opérateur de transport et son sous-traitant soient de même nature que celles qui existent entre un employeur et son salarié (exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements), c'est à dire que le sous-traitant soit placé dans un **lien de subordination juridique permanente** à l'égard du donneur d'ordres (Cf. arrêt de la Cour de cassation du 20 mars 2008).

En effet, l'article L. 311-11 du code de la sécurité sociale dispose, par référence à l'article L. 120-3 (ancienne numérotation) du code du travail que les personnes physiques immatriculées notamment au registre du commerce et des sociétés et au répertoire des métiers, ne relèvent du régime général de sécurité sociale des travailleurs salariés que s'il est établi que leur activité les place dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard du donneur d'ordres.

La Jurisprudence² précise que l'assujettissement au régime général de la sécurité sociale ne dépend ni de la volonté des partenaires ni des conventions qu'ils ont pu conclure, mais des conditions matérielles dans lesquelles est effectué le travail, et notamment, la nature des consignes adressées aux cocontractants, soit de façon systématique, soit de façon ponctuelle, pour régler les conditions de travail.

1 L'information demandée aux sous-traitants pourra consister en la communication soit de la quantité de carburants par eux consommés, soit de la consommation moyenne de leurs véhicules ainsi que des kilomètres sous-traités, soit du type de véhicules par eux utilisés ainsi que les kilomètres sous-traités, soit enfin des tonnes kilomètres sous-traitées.

2 Cour de cassation, 20 mars 2008, pourvois n° K 06-20.480 et B 07-10.011
Cour de cassation, 18 avril 2008, pourvoi n° W 06-43.536

La Cour a justifié la requalification au motif que les obligations mises à la charge des cocontractants excédaient notablement celles pouvant être imposées à un travailleur indépendant et que les cocontractants exerçaient en fait leur activité sous l'autorité de la société qui déterminait unilatéralement les conditions de travail, donnait des ordres et des directives, en contrôlait l'exécution et sanctionnait les éventuels manquements.

D'une façon générale, le risque de requalification apparaît lorsque le niveau de détail des consignes données (délais, prix, organisation ...) influe de façon directe sur l'exercice du travail lui-même.

Ainsi, le fait pour un donneur d'ordres de solliciter de son sous-traitant la communication d'éléments destinés à connaître sa consommation de carburant voire de mettre en place des actions destinées à réduire ses émissions de CO₂ ne saurait s'analyser en une directive ou un ordre déterminant unilatéralement les conditions de travail. En outre, la nécessité pour le sous-traitant de satisfaire à ces exigences est une condition essentielle du respect des propres engagements de l'opérateur de transport. Ainsi, il est préférable que les consignes données au sous-traitant dans ce domaine soient prévues au contrat.

Il pourrait toutefois en être différemment si le donneur d'ordres lui imposait, en dehors de tout accord contractuel, des obligations nouvelles, ainsi que la méthodologie pour y parvenir, le privant ainsi de toute liberté d'action. En effet, le sous-traitant doit demeurer libre quant au choix des actions à entreprendre pour parvenir aux objectifs fixés par le donneur d'ordres en matière de réduction des émissions de CO₂.

Il résulte clairement de l'annexe I du décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants que dans tous les cas, le sous-traitant a la libre utilisation de ses moyens (véhicule, carburant, maintenance...) sans que l'opérateur de transport ne puisse s'y opposer d'une façon quelconque et qu'en tout état de cause, l'opérateur de transport s'interdit toute immixtion dans la gestion de l'entreprise sous-traitante.

Enfin, il convient de noter qu'un seul élément est rarement source de requalification. En effet, le juge forge sa conviction en la matière sur la présence simultanée de plusieurs indices concordants (ou technique du « faisceau d'indices »). Certains indices peuvent être révélateurs d'un rapport de subordination caractéristique du contrat de travail. Ce sont par exemple :

- le fait de recevoir des ordres relatifs à des tâches précises et de devoir respecter les directives (en dehors de celles relatives aux objectifs à atteindre) et instructions données, de sorte que le sous-traitant n'est pas libre de déterminer quand et comment il exécutera sa mission ;
- l'existence d'un horaire précis de travail qui ne permet plus au sous-traitant d'organiser librement son temps et son horaire de travail ;
- le fait de ne pas disposer de matériel propre, d'utiliser les équipements et outils de l'entrepreneur principal.

II ...à condition toutefois de prendre certaines précautions

- La signature de la charte par une entreprise ne doit pas aboutir à créer un lien de subordination juridique permanente du sous-traitant envers le donneur d'ordres, c'est à dire que **le donneur d'ordres ne doit pas s'immiscer dans la gestion et l'organisation du travail du sous-traitant.**
- Le sous-traitant doit rester maître de sa gestion, tant commerciale que technique. Ainsi, l'opérateur de transport ne peut intervenir dans le choix des fournisseurs de biens et de services du sous-traitant nécessaires pour assurer la prestation demandée.
- Il doit rester libre du choix des actions à mettre en place afin de remplir l'objectif de réduction des émissions de CO₂.
- Il est conseillé de prévoir les obligations mises à la charge du sous-traitant dans le cadre du contrat initial



(ou, par le biais d'avenants, en cours de contrat) et de fixer une périodicité raisonnable de compte rendu.

- Les sanctions éventuelles en cas de manquement du sous-traitant à ses obligations ne doivent pas être trop strictes de manière à ne pas le placer en situation de dépendance. Ainsi, les pénalités prévues doivent être proportionnées aux manquements observés : si elles se révélaient disproportionnées, elles caractériseraient une situation de dépendance juridique ou hiérarchique à l'égard de l'opérateur de transport.

DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

PLAN DE PROTECTION DE

L'ATMOSPHERE

(Projet)

COMMUNES DE LA VALLEE DE L'ARVE

AMANCY, ARACHES-LA-FRASSE, ARENTHON, AYZE, BONNEVILLE, BRISON, CHAMONIX-MONT-BLANC, CHATILLON SUR CLUSES, CLUSES, COMBLOUX, CONTAMINES SUR ARVE, CORDON, CORNIER, DEMI-QUARTIER, DOMANCY, ETEAUX, LA CHAPELLE-RAMBAUD, LA ROCHE SUR FORON, LE PETIT BORNAND-LES GLIÈRES, LE REPOSOIR, LES CONTAMINES-MONTJOIE, LES HOUCHES, MARIGNIER, MAGLAND, MARNAZ, MEGÈVE, MONT-SAXONNEX, NANCY SUR CLUSES, PASSY, PRAZ SUR ARLY, SAINT GERVAIS-LES-BAINS, SAINT-LAURENT, SAINT PIERRE EN FAUCIGNY, SAINT SIGISMOND, SAINT SIXT, SALLANCHES, SCIONZIER, SERVOZ, THYEZ, VALLORCINE, VOUGY.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Lundi 26 Septembre au Vendredi 28 Octobre 2011 inclus

CONCLUSIONS

De la Commission d'Enquête

Objet de l'Enquête : PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (Projet)

Références : Arrêté N° 2011242-0003 du 30 Août 2011

de Monsieur le Préfet de Haute-Savoie

---0000000---

Conclusions

« Le PPA de la Vallée de l'Arve doit permettre d'améliorer la qualité de l'air dans notre région pour le bien et la santé de tous »

(Extrait de la préface du dossier PPA)

RESPECT DE LA PROCEDURE

L'Enquête s'est déroulée sans incident sur 33 jours du 26 Septembre au 28 Octobre 2011 dans les 41 Communes du périmètre de l'enquête ainsi qu'en Préfecture et Sous-Préfecture de Bonneville, selon les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 30 août 2011.

Toutes les mesures prescrites par l'arrêté de Monsieur le Préfet (annonces légales dans la presse, affichage en Mairies et sur les tableaux municipaux, ...) ont été respectées. En outre de nombreux articles sont parus dans les médias.

Une forte concertation préalable a aidé à la préparation du dossier ; les associations environnementales sollicitées y ont largement participé. Elles ont par ailleurs relayé l'information par du tractage et l'organisation d'une réunion publique sur Chamonix au cours de l'enquête publique.

De plus, pour la première fois en Haute Savoie, à l'initiative des services de la Préfecture, les personnes intéressées par l'enquête ont pu apporter leurs contributions par internet. Le site de la Préfecture avait mis en ligne la totalité du dossier à disposition du public, avec une adresse électronique propre à la Commission d'Enquête. Les avis émis par cette voie ont été rendus accessibles au public sur le même site.

FREQUENTATION

Sur une population de l'ordre de 155.000 habitants, nous avons reçu :

- 98 observations sur les registres d'enquête publique ;
- 54 courriers ou documents annexés ;
- 88 courriels ;

Environ 75 personnes ont consulté le dossier au cours des permanences (en complément de celles ayant déposé).

Le site informatique de la Préfecture dédié au Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve a dénombré :

- 2094 entrées pour octobre
- 1929 entrées pour novembre

On note que sur les 41 communes concernées seules 17 ont reçu au moins une observation, l'essentiel de celles-ci se concentrent sur les agglomérations de PASSY, SAINT-GERVAIS et CHAMONIX.

AUDITIONS COMPLEMENTAIRES

La commission d'enquête s'est entretenue, à son initiative, avec des organismes institutionnels, des structures et des personnes qualifiées, pour améliorer son information.

On trouvera au chapitre 10 de la partie III les comptes-rendus de ces auditions.

PROJET DE PPA

Un important effort d'analyses et de diagnostic a été réalisé, ceci a largement été reconnu. La situation est maintenant suffisamment établie pour justifier l'urgence de décisions qui sont à prendre.

Le rapport est établi en conformité avec les termes de l'arrêté ministériel du 02 novembre 2011 et les mesures répondent aux objectifs fixés par la réglementation.

Elles ont été discutées et négociées avec les associations, les représentants des industries, des transports, les collectivités et les services de l'Etat.

Dans le projet un certain nombre de compléments devront cependant être apportés pour répondre aussi bien aux interrogations du public que de la commission.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

La lecture du projet de PPA est longue, technique et difficile. Peu de personnes sont entrées dans le détail du document.

Les conclusions peuvent paraître à certains suspectes car la compréhension des justifications n'est pas toujours acquise et le public a des difficultés à se les approprier.

Les mesures proposées sont en décalage fort par rapport à la perception du public sur les sources de pollutions et les contraintes sont estimées insuffisantes sur les transports poids lourds et les industriels, mais perçues comme excessives pour le chauffage au bois.

Certaines mesures sont jugées peu crédibles et/ou d'application irréaliste : feux d'artifices, surveillance des installations de chauffage, contrôle des poids lourds notamment.

Le plus souvent les mesures sont jugées insuffisantes : ceci est dit et répété par le monde associatif, relayé par des militants. On trouve néanmoins de nombreuses observations "spontanées" de particuliers qui vont dans le même sens.

De nombreuses propositions sont faites pour durcir les mesures envisagées dans le projet. Elles ont le mérite d'exister même si certaines peuvent être considérées comme irréalistes ou visant à reporter des contraintes ou des charges sur d'autres structures (collectivités, entreprises, industrie).

A signaler quelques points qui ont appelé un grand nombre d'observations :

- le financement des mesures : particuliers, industriels, collectivités ?
- l'insuffisance des transports en commun (ferroviaire) ;
- Les limites géographiques du périmètre ;
- l'insuffisance du contrôle actuel, le manque d'engagement pour le futur ;
- le souhait de connaître la réalité de la mise en œuvre du PPA et d'en vérifier les résultats.

La commission ne porte pas d'avis sur les valeurs qui sous-tendent l'aménagement de la Vallée de l'Arve. En revanche, elle souhaite attirer l'attention sur le fait que les difficultés rencontrées aujourd'hui sont souvent liées à une conjonction de facteurs ayant pour origine des mesures en matière d'urbanisme, d'aménagement, de transport ou d'équipement industriel. A l'avenir le thème de la qualité de l'air devrait être intégré dans toute décision d'aménagement du territoire.

RECOMMANDATIONS

Le dossier fait clairement apparaître qu'aucune mesure prise isolément ne permettra d'améliorer la situation de manière significative. Une adhésion de l'ensemble de la population et des décideurs (dont les élus et les professionnels) est indispensable pour escompter faire régresser la pollution.

Le dossier mérite certaines améliorations, de nature à rendre les mesures proposées plus efficaces (ou malheureusement plus réalistes). Celles que nous suggérons sont indiquées ci-dessous, les détails et les motivations sont précisés au chapitre III.

Forme et compréhension du dossier

La commission considère que la réalisation d'une telle étude est un travail complexe nécessitant des acquis très spécifiques que tous les lecteurs ne possèdent pas.

La commission pense que l'essentiel des remarques de forme, de nature à faciliter la compréhension du dossier, a été identifié, elle recommande ainsi leur intégration dans le PPA.

Stratégie

D'une façon générale les contraintes relatives aux délais d'application, aux financements et aux responsabilités ne sont pas cernées avec précision, ce sont pourtant des éléments essentiels de bonne application pour le PPA.

Enfin, la commission est favorable à la diffusion d'une version allégée d'une partie des graphiques et cartes montrant clairement et simplement avec des justifications compréhensibles par tous, le cheminement qui conduit aux dispositions de réduction. Le décalage entre le ressenti du public accueilli au cours de l'enquête et les mesures proposées est en effet important.

Qualité de l'air

Les connaissances de la qualité de l'air (niveaux de pollution) sont suffisantes et non contestées pour justifier les mesures proposées, ce qui n'empêche pas que la mise en place de stations provisoires sur certains sites (les principales villes, la vallée de l'Arve à l'aval de Cluses) soit demandée pour préciser certains contextes.

Financement

Nous attirons l'attention sur l'effort important que devra effectuer la cellule chargée du suivi pour appréhender les coûts et cibler les financements. Le dialogue avec les financeurs potentiels évoqués pour certaines mesures méritera une attention particulière.

Transports ferroviaires (voyageurs et marchandises)

Nous recommandons qu'une concertation avec tous les acteurs concernés par le transport ferroviaire ait lieu rapidement après la mise en place du P.P.A. de la Vallée de l'Arve, pour prendre des décisions concrètes, car actuellement nous avons eu le ressenti que : *"faute de voyageurs le cadencement des trains n'était pas augmenté et que faute de trains cadencés les voyageurs renonçaient à ce mode de transport"*. La même démarche est à engager pour le transport marchandises.

Véhicules poids lourds

Nous recommandons

- d'afficher clairement un objectif, à terme, d'interdiction de circulation des véhicules EURO3 ou moins,
- de définir un échéancier en concertation avec les parties intéressées, transporteurs et donneurs d'ordres (essentiellement collectivités). Cet échéancier devra tenir compte de la faisabilité technico-économique réaliste des dispositions à prendre.

Limitations de vitesse

Nous proposons une limitation saisonnière pour la période hivernale (octobre à mars), le changement des passages à l'heure d'hiver et à l'heure d'été pourrait être un repère facilement identifiable par la population.

Régulation du trafic d'accès au Tunnel du Mont-Blanc

Nous proposons d'ajouter une mesure P3 visant à l'amélioration de la régulation du trafic d'accès au tunnel, amélioration portant sur le déplacement du site de stockage et sur la gestion du flux permettant d'éviter une attente des poids lourds dans la rampe d'accès au tunnel.

Installations de combustion, chauffage individuel au bois

Sur le point particulier du diagnostic, comme il s'agit d'un aspect qui touche une part importante de la population et que peu d'éléments précis sont disponibles, la commission recommande de valider les valeurs qui servent à évaluer le rôle du chauffage individuel par rapport à l'ensemble des sources de pollution. Il s'agit d'ailleurs d'une mesure signalée en Annexe 2 du PPA.

La commission approuve les recommandations de remplacement à l'occasion des transactions et le respect de labels pour les nouveaux équipements.

En revanche, la mesure consistant à équiper les foyers existants paraît moins bien cernée notamment sur les conditions d'entretien et sur la durée de vie des dispositifs de filtration. (ordre de 2000€ pour une durée inférieure à 5 ans).

Par ailleurs le contrôle des foyers mal équipés ne paraît pas réaliste. Ce qui fait que le remplacement des installations les plus vétustes peut prendre très longtemps.

La commission est en revanche favorable à la mise en place rapide d'un dispositif d'incitation au remplacement qui ne soit pas uniquement fiscal car la mesure risque de ne pas profiter aux foyers à faible revenu.

L'industrie

La commission considère que la rédaction du PPA doit être reprise pour prendre en compte la situation actuelle des émissions. L'essentiel des chiffres datent de 2007 et ne sont plus tous pertinents pour caractériser la situation actuelle (pour exemple SGL Carbon).

La commission recommande de mettre en place un recueil et des moyens d'information indispensables à une bonne connaissance des émissions, notamment là où il peut y avoir conjonction de facteurs défavorables au niveau des agglomérations de SALLANCHES, CLUSES, SCIONZIER et BONNEVILLE.

Brûlage des déchets

Il conviendrait que le PPA soit modifié pour rappeler l'interdiction globale de brûlage des déchets, et non uniquement celui des déchets verts.

Feux d'artifice

La Commission d'Enquête estime qu'une interdiction pour les particuliers peut exister mais qu'elle demeure extrêmement difficile d'application ; elle doit être plus orientée vers les collectivités, plus à même d'intégrer cette interdiction. Une information vers le public et les professionnels du tourisme (Hôtels, Clubs de vacances, colonies etc...) est nécessaire.

Surveillance et contrôle

Les dispositions sont détaillées dans la partie III, leur efficacité dépend bien entendu des mesures réglementaires et des moyens humains et matériels dont la mise en œuvre est insuffisamment précisée.

Urbanisme et aménagement du territoire

La commission est tout à fait favorable aux mesures dites "d'aménagement" avancées dans le projet de PPA qui concourent à l'amélioration de la qualité de l'air.

Il en est de même de l'incitation au covoiturage, (Conseil Général-ATMB) ; de la création de pistes cyclables et de chemins piétonniers sécurisés depuis les gares ferroviaires ou routières.

Information de la population

Il est apparu au cours de l'enquête que certaines alertes de pic de pollution ne parvenaient aux populations les plus fragiles (enfants, personnes âgées) que 24 heures après les annonces faites sur autoroute.

Un nouvel organigramme ou sa création s'il n'existe pas, doit être mis en place rapidement avec des circuits courts et efficaces pour prévenir l'ensemble de la population par tous les moyens disponibles. Un système d'alertes SMS ou courriels pour les personnes qui souhaiteraient s'inscrire sur une liste pourrait être mis en place.

Communication-éducation

Nous recommandons pour sensibiliser le public aux problèmes de la pollution de l'air que les autorités procèdent à des campagnes d'informations, auxquelles seraient associées toutes les collectivités en relayant, voire en initiant à travers leurs propres moyens de communication (journaux, site internet...), les conseils, les comptes rendus, relatifs à la pollution de l'atmosphère.

L'éducation nationale doit apporter également son soutien au PPA en sensibilisant les enfants de 10 à 12 ans les plus à mêmes de s'approprier les valeurs de respect de l'atmosphère, valeurs qu'ils appliqueront dans les dix années qui viennent en tant qu'adultes.

Suivi de l'application du PPA

Nous recommandons que :

- l'instance évoquée soit confirmée dans le PPA (en précisant son rôle et sa composition).
- au vu des retours annuels sur la mise en œuvre, des aménagements aux mesures prévues puissent être apportés sans attendre l'évaluation "au moins tous les cinq ans".

En résumé, même si ce projet n'est pas parfait (il devra être complété pour être plus efficace), il a le mérite d'exister comme fondement à un engagement contre la pollution atmosphérique.

Aussi tenant compte :

- du problème de santé publique mis en exergue dans le dossier par la Cellule de l'Institut de veille sanitaire de la Région Rhône-Alpes ;
- de l'attente du public pour l'amélioration d'une situation considérée comme alarmante ;
- de l'implication positive des différents acteurs qui ont participé à l'élaboration du dossier ;
- de l'adaptation possible des mesures projetées

Et en demandant qu'il soit tenu compte des remarques et suggestions énoncées au fil des pages de notre rapport, nous émettons :

UN AVIS FAVORABLE

Au PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE LA VALLEE DE L'ARVE

La Commission d'Enquête

Raymond MAUBUISSON

Président

Michel MESSIN

Membre

Yves CASSAYRE

Membre