

Association Roya Expansion Nature (REN)
Agrée Protection de l'environnement le 4 août 1994
Agrément renouvelé le 17 janvier 2014, le 2 avril 2019, et le 5 avril 2024
15 rue des anciens combattants
06540 Saorge
RNA : W062001168
mél : associationren06@gmail.com
site : <https://ren.valroya.org/>

CARF Service Plan Climat
planclimat@carf.fr

Saorge, le 20 novembre 2025.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus de la CARF,

Voici les observations de notre association concernant en particulier les problématiques et les propositions d'actions relatives à la qualité de l'air, au changement climatique, à l'étude des risques ainsi qu'à la problématique eau incluses dans le projet du PCAET de la CARF.

Nous avons pris connaissance de l'avis délibéré de la MRAe PACA n°003707 du 11 septembre 2025 ainsi que de son avis n°002454 du 7 janvier 2020 sur le SCOT, et avons consulté les récentes données d'AtmoSud.

1. Notre état des lieux

Pourquoi tant de temps perdu depuis le SCOT de 2019, et l'Avis délibéré de la MRAe de janvier 2020 au SCOT, alors qu'une grande partie des actions vertueuses à mettre en place par rapport à la qualité de l'air de la CARF -- dont un certain nombre sont maintenant proposées dans ce PCAET -- avaient été identifiées ? Cette inertie de la CARF dans les années passées pour résoudre les problèmes nous semble mal augurer de la mise en place, a fortiori rapide, des actions proposées.

A l'image d'ailleurs de la page blanche "Qualité de l'air" du site de la CARF, toujours en attente d'une rédaction.

Nous rappelons que le SCOT de la CARF de 2018 n'avait pas été approuvé notamment pour cause d'insuffisances environnementales, et que le territoire est en attente d'un nouveau SCOT depuis lors.

Nous avons noté que l'adhésion de la CARF à AtmoSud a été renouvelée en 2018, juste avant la production du SCOT, après quelques années durant lesquelles la collectivité n'était plus adhérente.

Il n'y a eu aucune demande précise de mesures émanant de la CARF depuis 2018 à AtmoSud. Les capteurs installés dans la Roya à partir de 2024 y ont été posés dans le cadre du projet Capt'air citoyen et non dans le cadre d'une demande de la CARF. AtmoSud a également mis à disposition des capteurs à des associations ayant un projet sur le territoire. Nous notons cependant dans le plan d'actions du PCAET, "Opération 1 : Mener des campagnes de mesure et de surveillance de la qualité de l'air en installant des appareils de mesure". Très bien, mais très tard.

Il est dommage que le PCAET n'ait pas intégré les données issues du 2ème Forum de la qualité de l'air d'Atmosud qui s'est tenu le 4 mars 2025, à partir d'une étude d'avril 24 à janvier 25 sur les PM2,5, étude qui est en données corrigées par rapport aux capteurs des stations de référence. Nous en restituons l'analyse en infra.

Il y a eu en 2018 une campagne de mesure à Tende, mais qui n'était pas en lien avec l'adhésion de la CARF. Nous en développons les principaux résultats, voir infra : <https://www.atmosud.org/actualite/vallee-de-la-roya-etat-initial-de-la-qualite-de-lair> Il y est notamment signalé que "les niveaux de particules (PM10) sont proches de ceux mesurés en situation urbaine à Nice et Cannes".

Des études ont également été menées en 2022.

Toutes les données du diagnostic 4.7.2 "La qualité de l'air sur notre territoire" datent de 2019. Du coup les données sont faussées car ne reprenant pas les données à jour, notamment pour les particules fines et la pollution de fond

à l'ozone. Celles-ci sont pourtant disponibles depuis 2012 sur le site Cigale.AtmoSud/Tableau de bord/riviera/Population exposée à la pollution/Population valeurs réglementaires.

En tant qu'association agréée au titre de la protection de l'environnement, nous déplorons ne pas avoir été consulté pour l'élaboration de ce PCAET. Nous pensons que toutes les associations agréées de la CARF auraient dû l'être pour que ce Plan traduise une volonté globale, et impulse une vraie détermination de chacun-e à participer aux efforts.

Nous nous rappelons que les différentes demandes de notre association n'avaient pas été prises en compte dans le dernier SCOT, où nous avons obtenu d'être présents dans les réunions du PADD.

En avril 2025 REN et ASPONA ont pu rencontrer Madame Paola Ocana de la CARF pour la préparation du SCOT, et espérons que nos observations seront cette fois-ci prises en compte, en plus des observations que nous présentons dans le cadre du PCAET.

2. Constats

Si toutes les actions en faveur de la qualité de l'air déclinées dans ce PCAET nous semblent utiles, les actions vertueuses les plus importantes à mettre en œuvre à nos yeux concernant tant le haut pays que le littoral n'y sont malheureusement pas déclinées. Nous les exposons en infra.

C'est la raison pour laquelle nous demandons à la CARF une révision du présent PCAET, sur la base de données plus récentes — les données incluses dans le PCAET sont trop anciennes, la plupart sont de 2018 ou 2019, alors que sur le site Cigale les données de modélisation sont continues, notamment les chiffres d'exposition de population, et d'émission, et que des données d'AtmoSud plus récentes sont disponibles —, et de mise en place dans le PCAET des actions structurantes qui seules permettront réellement de changer la donne. Nous les développons au §10 ainsi que dans l'ensemble du présent document. Une plus ample prise en compte des leçons à tirer des publications des scientifiques depuis la tempête Alex nous semble également nécessaire.

Si le diagnostic indique : "On observe aussi une hausse des températures moyennes en France de 1,7 °C depuis 1900", il omet de mentionner que dans les Alpes, la hausse des températures est beaucoup plus rapide que partout ailleurs en France, et que l'urgence est donc absolue sur ces territoires.

3. Etudes à engager

Nous souhaitons également que les actions dénommées "études à engager" soient mieux précisées dans le temps, mieux définies en nommant quels sont les partenaires à engager, et avec quels financements. La fiche action 2.6.A en est un bon exemple "Végétaliser, rafraîchir et désimperméabiliser les espaces urbanisés" : tout est à programmer dans l'état d'avancement en ce qui concerne ce point et ainsi que la territorialisation des îlots de chaleur concernés. Si de "nouvelles plantations", pour rafraîchir mais également stocker le carbone, sont souhaitées page 118 du diagnostic, rien de concret n'est prévu dans les fiches actions sur ce plan de végétalisation.

4. Gaz à Effet de Serre

Le site Cigale/AtmoSud informe que "la cible Stratégie Nationale Bas Carbone-SNBC est de 100%. La contribution du transport routier aux émissions de GES en 2023 est de 65%. Ces émissions sont directement facteurs de la hausse des températures. 56,7% des émissions de GES sont séquestrées en 2023 sur le territoire de la CARF. Ce sont essentiellement les forêts du haut pays qui les absorbent."

La question de « comment on va faire pour arriver aux 100% » nous semble insuffisamment traitée dans le présent PCAET.

Pour beaucoup de plantes, chaque degré supplémentaire de température est susceptible de réduire leur potentiel de production, et d'atténuer leur résilience. La question de la baisse de production du citron lors des sécheresses est d'ailleurs notée dans le diagnostic. Il est donc crucial de préserver une bonne santé de nos forêts, d'autant que des variétés, plantées ou non, sont déjà attaquées par les virus et les insectes : oliviers, châtaigniers, palmiers, buis asséchés par la pyrale.

Le point les "Rendements agricoles sous pression" page 124 du diagnostic nous semble trop faiblement documenté localement par rapport à ce qui est déjà observé sur le terrain. Même s'il est noté page 111 du diagnostic que "les effets de l'ozone sont également visibles sur la végétation", ceux-ci ne sont pas documentés. Le problème du traitement des espèces exotiques envahissantes est trop peu traité. La mise en place du plan concernant la plantation d'arbres n'est pas abordée alors qu'elle est essentielle dans les îlots de chaleur des centres urbains.

5. Microparticules et Ozone

Le site Cigale/AtmoSud précise que sur la CARF le résidentiel mais essentiellement le transport routier sont les plus grands émetteurs de PM_{2,5} avec une émanation de beaucoup de PM₁₀, du monoxyde de carbone (CO), et des Composés Organiques Volatiles (COV).

Le problème du routier est donc un problème majeur auquel la CARF doit apporter des réponses majeures.

C'est même, d'après les élus consultés sur les Paillons et la CARF, la première priorité retenue par eux : "agir sur la réduction du trafic routier" (diagnostic page 23). Nous disons "chiche", et remercions à l'avance les élus de la CARF de retenir nos propositions de projets structurants exposées en infra.

Les données les plus récentes d'AtmoSud indiquent qu'en ce qui concerne l'ozone, c'est toujours 100% du département qui est impacté en 2025.

Et en ce qui concerne les particules fines 2,5, nous sommes à 100% de la population de la région en dépassement des normes OMS en 2025. (La cible SRADDET à atteindre n'est d'ailleurs pas définie précise le site Cigale/atmosud.)

C'était d'ailleurs déjà le cas dans le constat région 2020 qui indiquait : "En 2020, toute la région dépassait les nouvelles lignes directrices de l'OMS pour les PM_{2.5} et l'ozone."

On voit donc bien que les données du diagnostic dans la partie Qualité de l'air ne sont pas du tout à jour au moins pour ces deux polluants.

Pour bien comprendre, Atmo Sud précise qu'il s'agit "des recommandations de l'OMS (ou lignes directrices OMS-LD OMS) et non des valeurs limites (VL) réglementaires de l'union européenne à horizon 2030. Mais ces seuils sont les objectifs à atteindre à l'horizon 2050. Il faut donc bien faire la différence entre VL et LD OMS, mais l'objectif final est bien sûr les LD OMS...et ces VL 2030 sont un objectif intermédiaire."

Pour rappel : "L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a annoncé fin septembre 2021 de nouveaux seuils relatifs à la qualité de l'air pour protéger l'environnement et la santé des populations. Ces lignes directrices (LD) sont les valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé fondées sur des études épidémiologiques et toxicologiques publiées en Europe et en Amérique du Nord. Elles correspondent aux niveaux d'exposition auxquels ou en dessous desquels les effets sont considérés comme acceptables.

Ces nouvelles recommandations se basent sur les données les plus récentes quant à l'effet des polluants sur la santé. Elles abaissent la quasi-totalité des seuils de référence pour les principaux polluants atmosphériques."

6. Etat des lieux de la pollution de l'air en Roya

Les données du PCAET concernant la Roya sont incomplètes. Elles ne documentent pas le 2ème Forum de la qualité de l'air d'Atmosud qui s'est tenu le 4 mars 2025, à partir d'une étude d'avril 24 à janvier 25 sur les PM_{2,5}, étude qui est en données corrigées par rapport aux capteurs des stations de référence.

[Forum citoyen de l'air, 2ème édition - 4 mars 2025 | AtmoSud](#)

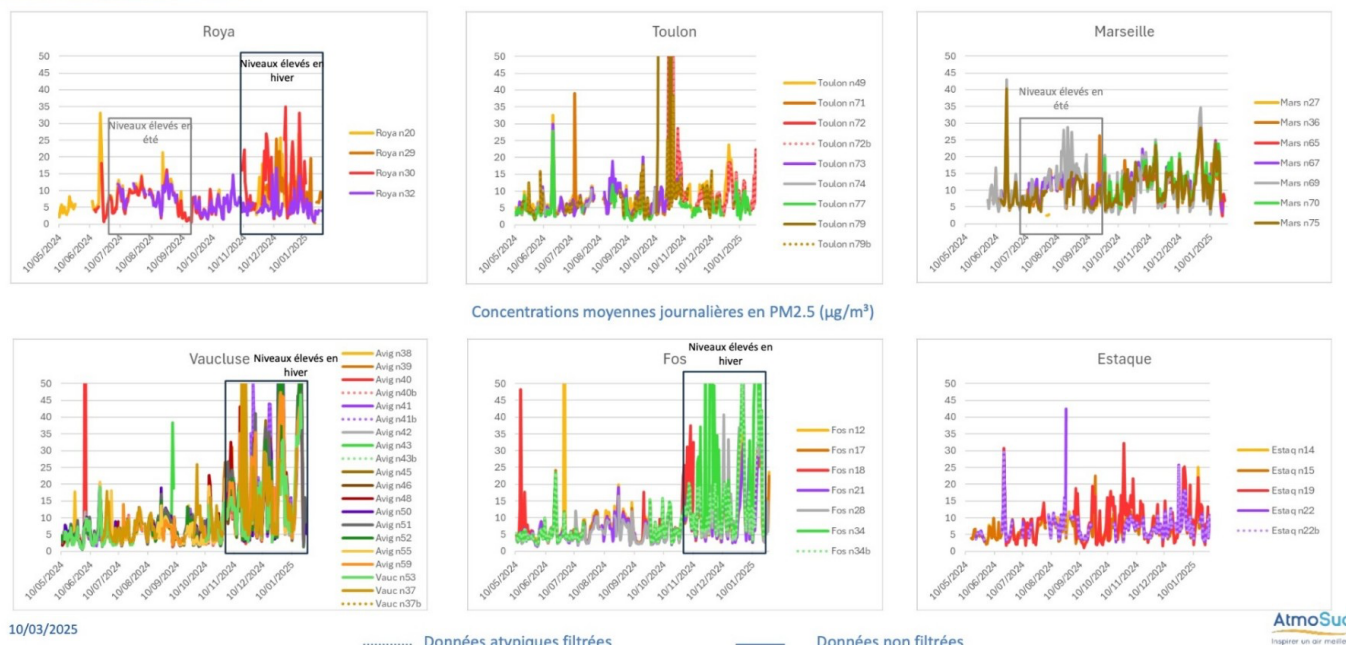
Un très intéressant graphique powerpoint d'Atmo Sud y présente les tendances PM_{2,5} Été Hiver, entre autres en Roya et à Marseille, qui sont assez similaires ! :

"Données journalières vallée de la Roya: On a une augmentation des particules 2,5 en hiver." "Mais on a aussi une augmentation des concentrations pendant la période estivale, ce à quoi on ne s'attendait pas, une nouveauté qu'on a pu mettre en évidence. C'est ce qu'on observe aussi à Marseille à cause de la photochimie, c'est à dire des réactions à partir de précurseurs notamment à l'ozone. On a la production d'ozone et aussi des particules ultra fines qui vont devenir de plus en plus hautes."

Conclusions des spécificités locales : "Des concentrations hivernales plus importantes dans la vallée de la Roya pour les PM_{2,5}, ainsi que des concentrations estivales plus élevées et là on se pose la question des facteurs d'influence."

FR3 précise également qu' « En Roya, sur au moins deux capteurs, les pics sont comparables aux valeurs de Marseille. Énorme surprise » ([source FR3](#)).

• LES DIFFÉRENTES ZONES : LA ROYA EN ÉTÉ, LE VAUCLUSE EN HIVER



Or dans le diagnostic du PCAET, il est dit que :

- "la grande majorité des établissements scolaires et des établissements de santé sont situés dans les zones où les polluants sont les plus concentrés soit les établissements du sud du territoire";

- "le territoire est sujet à quelques dépassements des seuils réglementaires de bonne qualité de l'air, soit par des particules notamment d'origine désertique, soit par de l'ozone l'été".

Avec les données récentes d'Atmo Sud, on voit bien que ces deux assertions sont fausses en ce qui concerne au moins les PM_{2,5} et la pollution de fond à l'ozone : il ne s'agit pas juste de "quelques dépassements", et les écoles du haut pays sont autant touchées que celles du littoral.

7. Capteurs en fonction en Roya

Pour informations à jour pour la Roya, un capteur NO₂ a été posé à Tende, et cinq capteurs d'air intérieur (Modulair) sont en place dans les écoles françaises de la vallée. En septembre, un complément de dotation a permis de compléter le projet pédagogique en cours à Fontan.

8. Actions inscrites dans le PCAET

Les actions vertueuses de contrôle de la qualité de l'air inscrites dans le PCAET dès lors qu'elles seraient effectivement mises en place ne nous semblent cependant pas suffisantes pour atteindre les objectifs chiffrés présentés dans la stratégie du PCAET. De plus, le changement climatique est, d'après nous, insuffisamment pris en compte dans les documents présentés.

Sur Cigale, on voyait jusqu'au 6 novembre 2025 la donnée --reprise dans les documents du PCAET-- comme quoi "3% de la population de la CARF est au-dessus de la valeur limite réglementaire de l'UE", donnée encore en vigueur mais qui sera caduque en 2030.

Il y a quelques jours, le 6 novembre, les données tendanciennes ont été actualisées et le chiffre avait changé pour afficher : "1% des résidents au-dessus d'une valeur limite 2030". Interrogé sur ce changement, AtmoSud nous a précisé que "Concernant les tendances, elles sont plus liées aux améliorations du parc de véhicules au niveau national, même si les actions locales ont bien sûr également un impact. Les expositions de population sont de 2024, et non 2025."

AtmoSud nous a également précisé que ce chiffre de 1% correspond aux "projections des populations exposées, en lien avec les projections de nos modélisations." Mais il faut savoir que les modélisations ne sont pas toujours exactes. AtmoSud a constaté qu'il y avait parfois un fort écart entre les modélisations et les mesures. D'où l'importance d'avoir des mesures plutôt que des modélisations.

AtmoSud nous a précisé à ce sujet : "Moins de 3% de la population de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française (CARF) est exposée au dépassement de la réglementation à horizon 2030. Ce chiffre vient de Cigale, et d'un bilan qualité de l'air de 2022-2023. Pour l'ozone, la totalité des habitants est exposée au dépassement de la valeur cible (valeur réglementaire issue de la directive européenne de 2008 qui n'a pas évolué avec la nouvelle réglementation à horizon 2030, aussi appelée seuil de protection pour la santé, fixée à 120 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur 8h à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile en moyenne calculée sur 3 ans).

Pour les données d'exposition 2018, elles sont aussi disponibles sur CIGALE : <https://cigale.atmosud.org/tdb.php>

Sur la CARF en 2018, 27000 personnes étaient exposées au dépassement de la valeur limite réglementaire à horizon 2030 soit 39%, et il y avait encore des dépassements de la valeur limite actuelle (1000 personnes vivaient au-dessus de ces valeurs, soit 1% de la population)."

Rappel des différents seuils : la première colonne est bientôt caduque.

Polluants	Valeur Limite européenne 2010 (en µg/m³/an)	Valeur Limite européenne 2030 (en µg/m³/an)	Ligne Directrice de l'OMS (en µg/m³/an)
NO ₂	40	20	10
PM10	40	20	15
PM2.5	25	10	5
O ₃			60(en µg/m³ en pic saisonnier)

Notre association estime que cette projection tendancielle à l'horizon 2030 de 1% des résidents au-dessus d'une valeur limite est très sous-évaluée par rapport à l'inertie constatée jusqu'à aujourd'hui de la CARF concernant les actions de réduction de la pollution de l'air à mener.

09. Propositions REN d'actions CARF à envisager

Voici les actions que nous considérons les plus importantes, et que nous souhaiterions voir incluses dans le PCAET :

* Augmenter la réactivité de la CARF en tous temps et pour tout ce qui concerne son territoire. Il est dramatique que la CARF n'ait pas su rebondir plus vite suite à la tempête Alex au moment où l'État était particulièrement généreux en matière de crédits et où il y avait énormément besoin d'un acteur public soucieux de la protection du territoire face au déferlement des dérogations notamment environnementales au nom d'une urgence fortement exagérée et qui ressemblait plutôt à de la panique : résultat, le « monde d'après » évoqué par le Président de la République ressemble furieusement au monde d'avant... en moins bien au total !

- * Réduire le développement permanent du sur-tourisme de masse en incitant, avec les communes membres, à orienter le tourisme prioritairement vers les activités locales créatrices d'emploi comme l'agritourisme;
- * Rendre la priorité du logement aux résidents permanents
- * Pratiquer en matière touristique la solidarité littoral/haut-pays (étendue à la CCPP)
- * Réduire l'urbanisation continue du littoral qui contribue à l'augmentation du routier alors que les routes ont atteint un seuil de saturation structurelle aux heures pendulaires, et l'été ;
- * Pour la Roya, refuser la possible réouverture à la circulation du tunnel de Tende historique et pérenniser l'alternance dissuasive sur le nouveau tube, notamment à l'encontre des poids lourds de plus de 19T la route de la vallée n'étant pas dimensionnée pour les accueillir sauf à réaliser des travaux faramineux tout autant qu'inappropriés et de consacrer les millions qui n'y seraient pas gaspillés aux travaux ferroviaires;
- * Faire passer les bus de la CARF en bus à faible émission ; assurer la correspondance entre les gares et les hameaux pour diminuer la nécessité d'utiliser des automobiles
- * Encourager financièrement l'autopartage et le covoiturage en complément des transports publics
- * Rendre payant le stationnement afin de dissuader les véhicules tampon et l'encombrement des voies publiques et simultanément créer des solutions PRATIQUES de stationnement.
- * Créer en lien avec Monaco une vraie portion de piste cyclable le long de la voie ferrée depuis le délaissé qu'a donné Roquebrune à Monaco à partir de la Société des Bains de Mer jusqu'à la gare où s'arrêtent les trains lors des compétitions de tennis à Monaco avant la station de train de Roquebrune ;
- * Rouvrir la circulation piétonne et cycliste sur la propriété privée du Cap Martin comme cela était pendant des décennies ;
- * Planter de la végétation de manière accélérée dans tous les îlots de chaleur recensés, que ce soit au sol , en façade et sur les toits ;

Même dans le cas où l'on se baserait sur une mise en place de certaines des fiches actions réalisée à l'horizon 2030, nous pensons que sans la mise en place des actions ci-dessus-- et même si il y a une amélioration du parc de véhicules au niveau national comme cela est prévu dans les projections tendanciennes--, la part du routier resterait malgré tout prépondérante sur notre zone, et donc les émissions qui vont avec : les objectifs de réduction ne seraient pas atteints.

10. Propositions REN d'incitations CARF actions extérieures à envisager

- * Sur l'A8, convaincre la DDTM06 à accepter la surtaxation progressive des poids lourds y compris si cela a des conséquences sociales, l'un pouvant compenser l'autre (c'est déjà fait en Alsace), afin d'amener petit à petit les transporteurs à privilégier le fret ferroviaire même si celui-ci est moins pratique pour eux. D'autant que le trafic routier de marchandises européen continue de progresser en tonnes-km en 2024, source : <https://www.upply.com/> . Ils pourraient être taxés en fonction de leurs émissions réelles, et un système de tarification de l'utilisation des routes pourrait être instauré, où les coûts seraient directement liés à la distance parcourue et au type de véhicule utilisé ;
- * Pour rendre la ligne ferroviaire de la Roya plus efficace, nous demandons également à la CARF d'intervenir auprès de l'Europe, de l'État, du Groupe SNCF et de la Région Sud, de mobiliser le GECT en création pour :
 - que l'infrastructure ferroviaire et annexe soit correctement entretenue et les investissements nécessaires soient programmés, financés et réalisés (dont la réélectrification) afin de remettre à 80 km/h (voire plus quand la voie s'y prête) la totalité du parcours de l'étoile de Breil ;
 - que soit remise en service au PR 257,3 de la ligne ferroviaire Marseille Saint Charles -Vintimille ([https://fr.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%A9ma_de_la_ligne_de_Marseille-Saint-Charles_%C3%A0_Vintimille_\(fronti%C3%A8re\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%A9ma_de_la_ligne_de_Marseille-Saint-Charles_%C3%A0_Vintimille_(fronti%C3%A8re))) la bifurcation de Calendre, le tunnel de Flavia jusqu'à la sous-station électrique Ventimiglia-Roia et l'ajout d'un aiguillage pour que les trains côtiers puissent embouquer directement la ligne de la Roya sans aller à la gare de Vintimille (https://fr.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%A9ma_de_la_ligne_de_Coni_%C3%A0_Vintimille) quitte à créer une halte près de l'échangeur autoroutier, ce qui permettrait de supprimer les bus Roya/Menton

- que les fréquences, les horaires et les tarifs des TER redeviennent attractifs pour tous les types de clientèle (fréquence horaire minimale);
- que tous types de circulation ferroviaire soient encouragés pour valoriser les investissements faits.
- * Inciter la SNCF à relier directement Vintimille, Menton et Monaco à Paris par TGV ce qui implique d'installer à Vintimille un poste d'entretien des rames TGV;
- * Peser sur les administrations en charge du transfert modal de la route vers le rail. Nous avons bien noté le point 4.14.A "Poursuivre les efforts sur la ligne Nice-Cuneo avec la CCPP". Mais la reprise du fret n'est nulle part mentionnée ;
- * Etudier le remplacement de liaisons routières par des téléphériques ou des funiculaires, que ce soit pour les sites touristiques du Haut-Pays (par exemple desserte de Vallaure et de Casterino directement depuis la gare ferroviaire de Saint-Dalmas -de-Tende) que certains sites côtiers (par exemple liaison Monaco-Beausoleil-La Turbie) ;
- * Plutôt que de relier Monaco à Nice par un « métro », étudier un tunnel ferroviaire Saint-Roch/ Monaco réservé aux liaisons directes et au fret pour consacrer la ligne côtière aux TER et trains touristiques. Ce serait cohérent à l'heure où l'Italie est en train d'étudier l'achèvement de la mise à deux voies de Savone - Vintimille (30 km de ligne nouvelle pour remplacer 20km de voies uniques)
- * Faire participer financièrement toutes les structures publiques et privées aux mesures incitatives qui diminuent globalement leurs dépenses courantes (exemple l'assurance maladie bénéficierait d'une baisse du coût des maladies liées à la pollution routière locale et pourrait ristourner 50 % de ces économies)

11. Volonté politique de la CARF

En plus du problème des émissions externes à la CARF, nous souhaitons poser la question centrale de la volonté politique des élus de la CARF pour améliorer les choses localement.

C'est un vrai problème que les élus de la CARF n'aient jamais montré jusqu'ici leur volonté de s'attaquer de manière incisive et pérenne aux causes des émissions. Le fait que le SCOT de 2019 ait été invalidé n'empêchait en rien les élus d'avancer sur les projets.

Jusqu'il y a peu, le territoire sur le site de la CARF était présenté comme un territoire "non pollué" ! Nous avons noté que dans le diagnostic, au chapitre 4.1.2 Le projet de territoire, est indiqué : "Une image à construire: un territoire sain, naturel, non pollué".

Or il ne s'agit pas d'une image mais bien de réalités. Et quand on n'affronte pas les réalités, les choses avancent très lentement. De plus, comment espérer faire participer les citoyens au changement de leurs pratiques pour des pratiques plus saines si on ne les associe pas aux décisions ? Il faudrait une véritable politique qui donne envie aux citoyens de s'impliquer et de changer leurs comportements, et non des élus qui délibèrent sans lien avec les associations et populations locales, ou au mieux sans prendre en compte leurs observations.

La MRAe dans son avis 2025 page 18 note d'ailleurs "que les objectifs du PCAET ne permettent pas d'atteindre les objectifs du PREPA pour l'ensemble des polluants selon le rapport d'évaluation environnementale. La stratégie ne comporte pas d'objectifs de réduction de la population exposée à une qualité de l'air dégradée, conformément au SRADDET."

12. Petit satisfecit à la CARF

Nous retenons deux actions positives depuis 5 ans provenant de la CARF sur le haut pays en termes de réduction de la pollution de l'air :

- L'arrêté de limitation de la circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes sur la RD6204 : acquis en partie grâce aux efforts constants de notre association, entériné ensuite par les 5 maires de la Roya, puis par le président du conseil départemental 06. Mais on va voir en infra que beaucoup de problèmes subsistent sur la RD6204, dont la circulation de camions de plus de 19 tonnes qui continue, qui participe à la pollution de l'air locale, notamment sous prétexte de « travaux », mais ceux du tunnel routier pourraient se faire sans traverser la Roya.
- L'action récente concernant la mise à disposition de 30 VAE et le développement de la filière VTT avec la réhabilitation de 150 km de sentiers de montagne.

13. Tunnel de Tende et nuisances de la RD 6204

Notre association souhaite limiter le flux routier redevenu trop important pour notre vallée fragile depuis la réouverture du tunnel de Tende. Sur ce point, nous avons trouvé particulièrement affligeante la prestation télévisée de M. Tabarot, ministre des transports, interviewé le 20/10/25 sur BFMTV. Ce dernier se réjouissait de la réouverture du tunnel de Tende –ce avec quoi nous sommes d'accord–, ajoutant "avec presque 25.000 véhicules chaque semaine cet été", et ce alors que la fin des travaux n'est pas actée et que l'ancien tube n'est pas réalésé : https://www.bfmtv.com/cote-d-azur/replay-emissions/bonjour-cote-d-azur/video-tunnel-de-tende-a-quand-la-fin-des-travaux-philippe-tabarot-ministre-des-transport-est-notre-invite_VN-202510200209.html. Monsieur Tabarot précisait "qu'il s'amuse entre guillemets du fait que certains administrés s'en plaignent". D'après lui les commerçants sont contents (ce qui n'est pas exact pour un certain nombre de commerçants tendasques après l'été qui peuvent n'avoir vu aucun client après un samedi de trafic alterné important) et le reste de la population (et même d'ailleurs certains maires, comme le maire de Fontan Monsieur Philippe Oudot qui, dans une interview à Nice Matin du 28 juillet 2025 (1), s'inquiétait des conséquences du passage de tous ces véhicules dans son village sans qu'aucun contournement n'ait été engagé) aussi, et que certains puissent se plaindre du trop-plein de circulation, ne représente pour lui qu'un fait divers "amusant". Quel dédain, quel mépris pour les populations concernées de la part d'un ministre de la République ! Quelle vision unilatérale d'une situation ! De notre côté, nous ne pensons pas que la pollution générée, le bruit, la vitesse, le nombre de véhicules concernés, les incivilités induites par ce trafic incessant soient "amusantes", et nous l'avons dit et démontré depuis 2013.

* Et pour quel impact sur notre santé ? Quels risques encourus pour les enfants des écoles de la vallée, toutes situées en bord de route ou à quelques dizaines de mètres de celle-ci ? Quel impact sur le comportement émotionnel et possiblement agressif des riverains qui, tout en étant en montagne, n'en peuvent plus de ce flux incessant ? Quels impacts sur la végétation ? ET tout cela a AUSSI un coût financier croissant qui devrait interpeller les services publics impactés.

Alors que dans le même temps, l'association Respire, qui travaille en s'appuyant sur les données issues de modélisations d'AtmoSud, indique qu'« En 2023 la quasi-totalité des établissements de la région Sud (98 %) dépassent les seuils de recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sur les particules fines PM2,5, le polluant le plus dangereux pour la santé humaine."

Il nous semble évident que le sujet est d'une importance aiguë pour la santé de nos enfants et la nôtre. Or il est impossible de traiter la pollution des écoles complètement sans s'attaquer aux causes de la pollution générale de l'air qui, dans la vallée de la Roya comme partout dans la CARF, est majoritairement d'origine routière.

En effet, outre les émissions locales que nous allons évoquer plus bas dans le détail, la vallée est directement impactée par des sources externes de pollution constituées par les circulations routières de la Côte d'Azur, de la Ligurie et du Piémont. Près de 4 500 poids lourds passent en moyenne chaque jour par l'autoroute à Vintimille (sur la base de 1 619 000 poids lourds pour l'année 2021). S'y rajoutent les encombrements biquotidiens nés de la desserte des agglomérations côtières par le trafic pendulaire des travailleurs auxquels le train n'apporte à ce jour toujours pas de solution.

Par opposition le fret ferroviaire sud-alpin est ridiculement faible à Vintimille et nul sur la ligne ferroviaire de la Roya malgré l'importance du coût des travaux de réouverture en 1979 et l'investissement européen consenti pour créer le « Parco Roya », pôle multimodal ferroviaire et autoroutier à Vintimille fermé en 2018 faute de volonté politique de le faire fonctionner. Dans la Stratégie du PCAET page 23 est indiqué : "Il est essentiel d'agir sur le secteur des transports routiers (marchandises et déplacements pendulaires compris)". Or rien n'est précisé concernant la réduction des émissions du secteur des marchandises.

Pour que le transfert modal de la route vers le rail, si souvent prôné dans les études officielles de transition écologique, puisse devenir une réalité, nous réaffirmons notre position : le nouveau tunnel de Tende devrait être utilisé uniquement pour la circulation des véhicules avec un alternat définitif, et l'ancien réservé exclusivement pour les véhicules de secours, les piétons et vélos, sans réalésage.

En effet le projet de doublement du tunnel routier de Tende ne favorise pas le transfert modal route-rail, et viendrait rajouter s'il se réalise à la pollution importée par les mouvements de masse d'air montants et descendants du littoral et de la plaine du Pô dans la vallée, encore plus d'émissions liées à un trafic routier peu compatible avec la traversée des villages, mais aussi avec les gorges inadaptées.

Et cela encore moins dans le cas où l'on viendrait dans le futur à supprimer la limitation aux poids lourds de 19 tonnes pour accepter les attelages routiers de 44 tonnes. Faciliter leur circulation a été dès la genèse la justification

des pharaoniques travaux du doublement à Tende et l'explosion du coût d'un projet inadapté dénoncé par REN depuis le début, notamment avec le soutien scientifique du Professeur Giorgio Martinotti de l'Université de Turin.

En effet notre association craint en particulier que les arrêtés de restriction aux gros gabarits soient à terme balayés par les lobbies des transports routiers si l'ouverture des deux tubes à la circulation devient effective. On a vu ailleurs, dans d'autres tunnels, que des arrêtés de circulation et des déclarations d'intention ont changé dès lors que des aménagements nouveaux étaient mis en place. Le réalésage du tube historique est actuellement sur la table des négociations franco-italiennes, bien que l'entreprise Edilmaco ait refusé de mener l'agrandissement du tunnel historique, estimant que celui-ci était trop risqué. Or il peut simplement être transformé à moindres frais en voie de secours grâce aux by-pass réalisés avec le tube neuf, et voie de mobilité douce.

Rappelons que la pollution routière provient des moteurs pour une partie mais aussi de l'usure des pneumatiques, des freins à friction et de la poussière soulevée par le passage de tous les véhicules, électriques compris. On ne pourra pas régler le problème de la pollution près et dans les écoles, qui se trouvent souvent à quelques mètres de la RD6204, sans régler globalement le problème de pollution par la baisse continue du nombre de véhicules en circulation, et prioritairement en supprimant le transit des véhicules qui ne s'arrêtent pas dans la vallée et qui ont donc vocation à entrer dans une solution ferroviaire.

Nous demandons donc instamment à la CARF d'intercéder auprès du conseil départemental, afin qu'il ne finance pas 14% du surcoût des travaux pour le second tube à Tende, soit une quinzaine de millions d'euros (idem pour la Région et l'État en ces temps de disette budgétaire!) ce qui viendrait d'ailleurs grever le budget "routes" du Conseil départemental, et **plutôt finance les mesures d'accompagnement que nous proposons ci-après**. Cela créerait un moindre appel d'air de véhicules dans la Roya. Déjà 25.000 véhicules par semaine dans une vallée aussi fragile que la Roya, c'est TROP. Il est d'ailleurs intéressant à cet égard de reprendre ce que disait la MRAe en 2020 à ce sujet : "L'Autorité environnementale remarque que l'amélioration du réseau routier peut entraîner, contrairement aux objectifs annoncés, une dégradation de la qualité de l'air du fait de l'accroissement induit de circulation."

Nous avons constaté que la réouverture du tunnel routier du col de Tende a fait réapparaître les nuisances et les atteintes à l'environnement de la vallée de la Roya que nous avons connues avant la fermeture en octobre 2020. Nous souhaitons donc conséquemment proposer les aménagements ci-dessous qui devraient permettre d'atténuer les impacts du trafic routier.

Aussi nous demandons à la CARF de prendre lien sans attendre avec le Conseil départemental et la Région en ce sens, afin que les actions supplémentaires suivantes soient insérées dans le cadre du PCAET en accord avec les instances ci-dessus désignées :

* Ceci en s'appuyant sur la fiche action 1.1.B Préserver la population de la Riviera française face aux risques sanitaires et naturels: "la CARF exerce la compétence exclusive et obligatoire Mobilité. Elle propose des services de transports collectifs qui sortent déjà de son territoire. Elle est entourée d'autres autorités organisatrices, dont la Région Provence Alpes Côte d'Azur, qui propose des services sur, depuis, et vers son territoire. La place de la voiture particulière dans les mobilités du territoire doit être limitée."

* Nous rappelons que le président du conseil départemental a une double compétence en termes de pouvoir de police, et nous demandons à la CARF d'intercéder pour qu'il les exerce :

1°) la police de la circulation sur la voie, ce qui inclut bien le bruit en général, et la pollution de l'air, mais aussi les risques d'accidents en agglomération

2°) la police de la conservation de la voie. Cette seconde police contribue d'ailleurs indirectement à la première.

* Nous demandons d'utiliser uniquement le tunnel historique pour la mobilité douce et les secours et donc de maintenir l'alternat dans le tube neuf

* **Concernant le bruit** : En 2019, puis en 2024, nous avons sollicité le département pour que la RD6204 bénéficie des mesures de prévention du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (Annexe 1-Consultation2024_Courrier2019_PPBE06.pdf sur le site de REN). A ce jour, le département n'a pas donné suite. C'est une violation flagrante de la nécessaire égalité de traitement entre les citoyens.

L'Etat (et la gendarmerie) ont également compétence sur le bruit des motos et des quads, la CARF soit les relancer pour faire cesser ces nuisances avec des contrôles de conformité des deux roues et des quads. Il est urgent de faire savoir aux motards et autres véhicules au pot d'échappement non réglementaire que la RD6204

n'est pas un circuit de compétition. Ceci vaut d'ailleurs également sur la zone littorale de la CARF en ce qui concerne les motos, en particulier la nuit. Monaco fait régulièrement ce genre de contrôle, pourquoi est-ce rarissime sur la CARF ? Cela ne génère pas un coût pour les finances publiques bien au contraire vu les amendes

* **Concernant la vitesse** : En 2020, après l'accalmie due aux restrictions de circulation durant la pandémie de COVID, nous avons sollicité les pouvoirs publics dans une lettre ouverte intitulée « Pour une RD6204 apaisée » [Résultats de recherche pour « Pour une Roya apaisée » – Roya Expansion Nature](#). Associée aux demandes concernant le bruit, nous proposons d'appliquer une limitation à 30 km/h dans toute agglomération et de poser des radars pédagogiques aux entrées de bourg, ainsi que des panneaux de sensibilisation à la vitesse et au bruit (Annexe 2-lettreOuvverteRD6204.pdf).

* Puisque nous ne sommes plus vraiment dans l'urgence, nous sollicitons **pour chaque commune de la CARF, l'établissement d'un réel plan de déplacements urbain et interurbains** (situation actuelle, évolution « naturelle » et situation future recherchée) et de circulation routière, élargi aux problèmes de stationnement (les véhicules qui tournent à la recherche d'une éventuelle place augmentent inutilement trafic, pollution et temps perdu)

* **Sur le passage des camions de plus de 19 tonnes qui circulent en infraction** : ils sont de retour. En juin 2020, nous avons adressé un courrier au conseil départemental 06 proposant d'installer un dispositif de pesée dynamique développé par la société Sterela. Des capteurs piézo-électriques placés sous la chaussée et reliés à un réseau digital permettent d'alerter en temps réel (la gendarmerie par exemple) et de constituer un système réactif et dissuasif de jour comme de nuit. L'investissement minime (60 k€ à l'époque) donnerait un signal fort sur les intentions du conseil départemental de maintenir l'interdiction des poids-lourds. (Annexe 3-LettreCD06.pdf) Le conseil départemental ne nous ayant pas répondu, nous sollicitons l'aide de la CARF pour réitérer cette demande auprès du CD, et que cette action soit ensuite inscrite dans le PCAET. Là aussi le coût de cette mesure peut être largement amorti par la perception des amendes, surtout si elles étaient réévaluées à un niveau réellement dissuasif

* **Sur la qualité de l'air** : des pics de NO2. Nous avons aidé à l'installation par AtmoSud d'un capteur de NO2 à Tende. D'autres capteurs de particules fines sont répartis dans la vallée. Les mesures sont accessibles en temps réel sur le site <https://openairmap.atmosud.org> . On peut déjà voir que l'impact de la circulation routière est loin d'être neutre avec un risque particulier pour les enfants avec la présence des écoles proches de la route. Mais la maintenance de ces capteurs (calibration, analyses) a un coût pour AtmoSud. Nous demandons à la CARF de contribuer à la pérennité de l'opération en allouant une subvention à l'organisme pour ces opérations, et qu'elle sollicite également le conseil départemental en ce sens.

* Nous demandons donc à la CARF d'intervenir avec ces mesures rapides d'accompagnement afin que l'ouverture pleine et entière au trafic l'an prochain ne soit une catastrophe pour les habitants de la vallée. Le bruit, la vitesse, l'ensemble des véhicules ainsi que les camions sont des problématiques liées. Il ne sert à rien de mettre des panneaux de limitation à 30km/h si on ne les fait pas respecter strictement. Or la gendarmerie probablement faute de moyens humains et aussi techniques n'arrive pas à suivre les débordements constatés par la population. Il y a aussi les équipements automatiques qui fonctionnent 24h/24 qui peuvent détecter de nombreuses infractions sans intervention humaine locale.

14.REN et MRAe

* Nous reprenons à notre compte les observations suivantes de la MRAe dans son Avis délibéré n°003707 du 11 septembre 2025 sur le PCAET de la CARF, et notamment les insuffisances relevées:

I- "La MRAe recommande de préciser l'articulation du PCAET de la CARF avec le PCAET de la communauté de commune du Pays des Paillons cité à divers endroits du dossier. Elle recommande également de compléter le dossier et son évaluation environnementale en présentant un plan d'amélioration de la qualité de l'air (PAQA) qui inclut l'ensemble des exigences de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 (LOM) de 2019."

II-"L'absence d'une analyse de l'articulation du PCAET avec le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC)" dont la France s'est dotée depuis 2011 et révisable tous les 5 ans. "Celui-ci prévoit un ensemble d'actions concrètes pour adapter le territoire aux impacts visibles et attendus du changement climatique." Nous n'avons pas non plus vu d'étude en référence à la Trajectoire de Réchauffement de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC) mise en place par la France, élaborée à partir des scénarios du GIEC. Ce scénario, basé sur les politiques climatiques mondiales actuelles, prévoit un réchauffement

d'environ +4°C en France métropolitaine en fin de siècle (!). La TRACC doit servir de guide pour toutes les actions d'adaptation, notamment dans les secteurs comme le bâtiment, les transports ou pour les collectivités, et est révisée périodiquement selon les projections scientifiques. Nous rappelons que le GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) a informé que le réchauffement climatique augmente nettement plus vite dans les Alpes. Alors comme le rappelle le GIEC, "chaque dixième de degré évité compte".

III -... "justifier les écarts entre les objectifs fixés par le PCAET et ceux affichés par les documents nationaux (SNBC, PREPA) en matière de couverture des besoins énergétiques par les énergies renouvelables, de réduction d'émissions de gaz à effet de serre et de réduction des émissions de certains polluants (oxyde d'azote et COVNM)."

Notre association souhaite ajouter à ces 2 polluants les PM2,5. L'ozone quant à lui est un polluant secondaire émanant des oxydes d'azote et des COV. Nous rappelons que les particules ultra fines 2,5 sont les particules les plus dangereuses car étant si fines qu'elles vont se loger en profondeur dans nos poumons. Or on a vu que d'après Atmosud, on est à 100% de dépassements des valeurs de l'OMS pour les PUF 2,5 sur toute la région, émanant en très grande partie du transport routier.

IV -"Le diagnostic est basé sur des données de 2017 et 2018 pour un PCAET qui devrait être adopté en 2025 et que le diagnostic ne présente pas d'éléments de territorialisation malgré les grandes disparités du territoire. La MRAe recommande de compléter le diagnostic par des données plus récentes et de territorialiser le diagnostic, afin de rendre compte des spécificités du territoire intercommunal."

V -"La MRAe recommande de reprendre le diagnostic de la vulnérabilité au changement climatique du territoire en présentant des projections climatiques à l'échelle territoriale, en identifiant l'ensemble des risques auxquels le territoire est soumis et en déterminant les populations et les secteurs les plus sensibles."

L'action par rapport aux risques dans la fiche action 1.3.C" Préserver la population de la Riviera française face aux risques sanitaires et naturels" nous semble très insuffisante.

La tempête Alex, qui a provoqué des dégâts sans précédents en France métropolitaine, aurait à nos yeux nécessité dans le PCAET une documentation et une prise en compte des causes plus importante.

99% des scientifiques s'accordent à dire que ce sont les émissions de gaz à effet de serre produites par les humains qui sont à l'origine du dérèglement du climat (rapports du GIEC). Pourtant dans le diagnostic page 119 il est indiqué : "Ainsi, il est encore malaisé d'établir un lien direct entre le changement climatique et la multiplication des événements météorologiques extrêmes observés au cours des dernières années (tempête, inondation, vague de chaleur etc.). Toutefois, les faits observés correspondent assez exactement aux résultats et prévisions élaborés par le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC)".

Nous nous étonnons que la CARF puisse encore questionner le lien entre le changement climatique et la multiplication des événements extrêmes, d'autant plus que la situation au bord de la Méditerranée, mer semi-fermée exagère les phénomènes dans une Europe qui se réchauffe déjà plus vite que la moyenne de la planète. Les conséquences du dérèglement climatique au niveau local sont très peu documentées. A fortiori les causes anthropiques probables ne sont pas analysées.

Le diagnostic ne reprend pas les analyses des scientifiques post tempête Alex. Aussi pour l'information des élus, nous joignons un document qui à notre avis devrait être inséré dans le diagnostic, en souhaitant que les points abordés soient traités dans le PCAET. Il s'agit d'une lettre ouverte au président de la République, émanant d'une douzaine de magistrats, d'avocats et de scientifiques qui appellent à tirer les conséquences des crues qui ont dévasté les vallées de la Vesubie et de la Roya, dans les Alpes-Maritimes, le 1er octobre 2020 (PJ 2). Le lien entre les effets de serre et "les causes locales liées notamment à l'intensité du trafic routier, aérien et maritime sur la bande côtière" est pointé.

Sur le terrain, nous nous sommes étonnés que la RD6204 soit reconstruite à l'identique, en bord de rivière. Et que le contournement des villages, au moins celui de Fontan, ne soit pas à l'ordre du jour des reconstructions. On voit là encore à l'oeuvre le choix du conseil départemental qui préfère injecter de l'argent dans le tunnel ancien de Tende pour augmenter les flux routiers plutôt que de sécuriser la traversée des villages de la Roya.

Pour le haut pays, l'action est "de poursuivre la protection des berges", et-- sans doute également ailleurs mais ce n'est pas précisé-- "l'entretien et le curage des cours d'eau" (page 4 du plan d'actions). A ce sujet, nous renvoyons la CARF à trois documents sur le site de REN qui documentent notre position par rapport aux travaux entrepris notamment par le SMIAGE. Les pièces jointes 3 et 4 concernent le bétonnage des berges, et la pièce jointe 5

concerne la **gestion de l'eau dans la Roya, à court et long terme** (PJ 3, 4, 5), **avec des propositions dépendant des compétences de la CARF**

VI-"La MRAe recommande de compléter le diagnostic des déplacements en l'élargissant aux déplacements autres que les déplacements professionnels, et en présentant les transports routiers, les modes doux, les transports en commun, les transports de marchandises et les flux de déplacement vers les territoires voisins." La Roya est particulièrement concernée en tant qu'axe majeur des flux de la Riviera et de la Ligurie vers le Piémont et en sens inverse. Une analyse fine de ces flux serait intéressante. Concernant les marchandises, notre association ne cesse de sensibiliser les élus sur l'intérêt de reprendre le fret sur la ligne de train Vintimille-Cuneo, et demande en cela un soutien clair de la part de la CARF.

VII-"La MRAe note que les objectifs du PCAET ne permettent pas d'atteindre les objectifs du PREPA pour l'ensemble des polluants selon le rapport d'évaluation environnemental. La stratégie ne comporte pas d'objectifs de réduction de la population exposée à une qualité de l'air dégradée, conformément au SRADDET." "La MRAe recommande de préciser comment les actions prévues permettent d'atteindre les objectifs fixés par la stratégie sur la pollution de l'air." "Par ailleurs, les projections ne vont pas jusqu'en 2050 et, les potentiels de réduction n'étant pas chiffrés dans le diagnostic, il n'est pas possible de les comparer avec les objectifs retenus.""La MRAe recommande de compléter le plan d'action du PCAET par une action à destination des documents d'urbanisme visant à limiter l'exposition des populations à la pollution atmosphérique."

* Enfin voici un bref historique de la qualité de l'air de la CARF à travers entre autres l'Avis de la MRAe de 2019 sur le SCOT (où l'on voit que déjà la MRAe pointait de nombreuses insuffisances que l'on retrouve dans le présent PCAET), et quelques extraits des observations de la note conjointe sur la révision du PPA des AM rédigée avant sa validation par les associations REN, ASPONA, et CAPRE 06. En effet, tant cet Avis de la MRAe que nos observations nous semblent toujours pertinents à ce jour.

A-Avis de la MRAe sur le Scot de 2019

Dans l'Avis délibéré de la MRAe n°002454 du 7 janvier 2020 au SCOT de la CARF, au niveau de la qualité de l'air :
"Les données présentées dans l'état initial sont issues :

• du bilan annuel 2013 de la qualité de l'air sur les Alpes-Maritimes qui conclut à une qualité de l'air « moyenne à médiocre plus d'un jour sur deux », • du seul point de mesure permanent de la qualité de l'air (ozone uniquement) du territoire de la Carf situé sur la commune de Roquebrune-Cap-Martin qui fait état d'une qualité de l'air majoritairement moyenne à médiocre (données prélevées pendant la période estivale)." ... "De manière paradoxale, la synthèse de l'état initial relative à la qualité de l'air conclut à « une qualité de l'air qui reste bonne » (p.301 – RP). Cette conclusion est erronée car, l'indice synthétique air (ISA) sur le territoire de la Carf (cf figure 2 ci-dessous), fourni par AtmoSud pour l'année 2018, met en évidence une qualité de l'air dégradée sur la zone littorale (trafic routier important et densité de population la plus élevée)."

"L'évaluation environnementale ne permet pas d'apprécier les incidences des choix d'aménagement en matière de localisation et de dimensionnement des projets d'habitat, des zones d'activités, d'infrastructures routières sur le risque d'exposition des populations à une qualité de l'air potentiellement dégradée. Le rapport de présentation précise en effet que « le développement résidentiel, économique et commercial envisagé par le Scot va engendrer une augmentation des déplacements qui seront majoritairement réalisés en voiture étant donné le contexte territorial [...] » (p.519 – RP). Ainsi, le développement urbain sur la zone littorale va accroître l'exposition des habitants aux pollutions atmosphériques, en particulier pour les secteurs proches des grands axes de circulation (autoroute A8). L'analyse des incidences des choix d'aménagement et la définition de mesures d'évitement et de réduction dès le niveau supra-communal, sont donc particulièrement nécessaires sur la zone littorale, mais également dans l'arrière-pays qui est régulièrement exposé à la pollution à l'ozone en période estivale du fait de la remontée des masses d'air polluée en provenance du littoral. Par ailleurs, l'axe 3 du PADD vise à « favoriser l'amélioration du réseau routier, permettant de réduire les phénomènes de congestion et d'engorgement participant à augmenter les rejets de GES liés au transport » (p.491 – RP). L'Autorité environnementale remarque que "l'amélioration du réseau routier peut entraîner, contrairement aux objectifs annoncés, une dégradation de la qualité de l'air du fait de l'accroissement induit de circulation."

Le DOO programme également la réalisation d'aménagements routiers (P 49) tels que la réalisation d'un transport collectif en site propre entre l'autoroute A8 à la Turbie et Monaco, sans précision sur les caractéristiques des projets. Aucune analyse des incidences de la planification de ces futures infrastructures sur l'environnement n'est

produite. Le DOO mentionne également le doublement du tunnel de Tende (en cours de réalisation), qui va entraîner « un doublement du trafic des poids lourds à terme » dans la vallée de la Roya, portant à 220 le nombre de poids lourds traversant les communes de Breil-sur-Roya, Saorge, Fontan, La Brigue et Tende (par jour et en moyenne, p.433 – RP). Or, l'absence de diagnostic de la qualité de l'air dans la vallée de la Roya et des incidences sanitaires de ce projet ne permet pas d'évaluer les conséquences sanitaires de cet aménagement pour la population exposée.

B. Note associative conjointe sur le PPA des AM

"La révision du PPA 06 s'est concentrée sur les zones à risque agglomération (les zones principalement émettrices) ; les zones régionales ont été mises de côté. Nous avons contesté le fait que le PPA ne couvre que la bande côtière et avons demandé son élargissement au département. La CARF par exemple n'est incluse dans le PPA que sur une bande de 20 km de large. La Roya en est exclue ainsi que les autres zones montagne du 06. Or ces territoires sont très impactés par l'ozone qui s'accumule particulièrement dans les zones rurales et péri-urbaines (données AtmoSud). Ce gaz représente une véritable menace pour la santé. Certes ces zones sont moins émettrices par rapport au littoral mais le fait de les exclure risque d'induire une réactivité plus faible de la part des EPCI (la CARF en ce qui concerne la Roya) et des collectivités territoriales concernées dans la mise en place des documents comme les SCOT (Schéma de cohérence territoriale) et des actions à entreprendre."

A ce jour, le département ne nous a pas répondu concernant notre demande d'élargissement du PPA06 à nos zones de montagne.

Nos communes de la Roya française ont été autoritairement intégrées par la volonté préfectorale dans la CARF alors que la population locale s'était exprimée par un référendum autogéré pour la création d'une communauté de Communes, comme la CCPP et éventuellement ultérieurement fusionnée avec elles du fait de notre complémentarité et commune de vie matérialisées par la route royale du sel et ensuite par la voie ferrée Nice-Breil-Cuneo notamment pendant la première période après la reconstruction de la ligne de la Roya.

Dans l'attente que le PCAET soit révisé afin qu'il prenne en compte l'ensemble des éléments ci-dessus, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, l'assurance de notre meilleure considération.

Pour l'association Roya Expansion Nature, deux administrateurs.

PJ :

1. : Nice-Matin du 28/07/25
2. : Lettre de magistrats et de scientifiques à Emmanuel Macron
3. <https://ren.valroya.org/?p=1283>
4. <https://ren.valroya.org/?p=1351>
5. <https://ren.valroya.org/?p=1229>