

## Suivi de la mise en œuvre du Plan de Protection de l'Atmosphère de Toulouse

Compte-rendu du Comité de Suivi du 4 décembre 2017

### 1. Participants

Prénom / Nom	Structure
Marie-Pierre Bes	AUTATE – FNAUT
Gérard Bolet	Sicoval
Sylvie Cassadou	ORS MIP
Françoise Cheyroux	Toulouse Métropole
Jean-François Colombet	Préfecture 31 (secrétaire général)
Arnaud Denaes	DSAC Sud
Louis Di Guardia	SCHS Toulouse
Adèle Doré	I Care & Consult
Guillaume Drijard	UCQ
Rémi Dutard	Sicoval
Pauline Escarmant	Tisseo collectivités
Laurent Floch	Météo France
Frédéric Fournier	Conseil Départemental
Nathalie Gourdoux	Toulouse Métropole
Sébastien Greninger	DREAL Occitanie
Anne Julia	Aéroport Toulouse Blagnac
Claire Labartette	I Care & Consult
David Laborie	COPRAE
Anabel Lesourd	Préfecture 31
Gérard Négret	UCQ
Gilles Marrequeste	DREAL Occitanie
Eric Pelloquin	DREAL Occitanie
Nathalie Pinelli	SNCF Mobilités
Cyril Portalez	DREAL Occitanie
Caroline Raffalli	Préfecture 31
Alain Rivière	FNE Midi Pyrénées
Pierre-Yves Robic	ATMO Occitanie
Nicolas Sauthier	ARS 31
Dominique Tilak	ATMO Occitanie

### 2. Ordre du jour

- Présentation du PPA et bilan de la qualité de l'air ;
- Présentation de l'état d'avancement des actions ;
- Focus sur certaines actions du PPA engagées au cours de l'année 2017 ;
- Les mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution ;
- Planning des actions à venir ;
- Feuille de route.

### 3. Synthèse des échanges

Monsieur le secrétaire général introduit la séance en rappelant le contexte de la mise en place du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Toulouse. L'agglomération toulousaine fait en effet partie des 13 zones de France concernées par le pré-contentieux communautaire relatif aux dépassements de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et par la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017 enjoignant l'État de mener des actions pour réduire les niveaux de dioxyde d'azote et de PM10 en dessous des seuils réglementaires dans les meilleurs délais (et à ce titre de transmettre en mars 2018 une feuille de route opérationnelle). L'objectif affiché est d'agir en complément du PPA afin de s'assurer de la réduction effective des niveaux de pollution.

Monsieur le secrétaire général rappelle également qu'au-delà du risque de contentieux pesant sur l'agglomération, la qualité de l'air présente des enjeux sanitaires (la pollution de l'air étant en effet la troisième cause de mortalité en France), sociétaux et politiques qu'il convient de prendre en compte.

Monsieur le secrétaire général rappelle ensuite l'ordre du jour de la séance, en précisant que cette dernière comprend deux parties :

- Une première partie dédiée à la présentation du PPA ainsi que le bilan de la qualité de l'air du secteur pour l'exercice 2016 ;
- Une seconde partie consacrée à la présentation de l'état d'avancement des actions du PPA, suivi d'un focus particulier sur certaines actions.

## *Partie I : Présentation du PPA et bilan de la qualité de l'air*

### **1. Présentation du PPA**

La DREAL rappelle que l'agglomération toulousaine est soumise à des dépassements des valeurs limites en dioxyde d'azote et en particules fines et fait également face, plusieurs fois par an, à des pics de pollution.

Le PPA, approuvé le 24 mars 2016, doit ainsi permettre d'améliorer la qualité de l'air de l'agglomération et de respecter les normes en vigueur.

Pour ce faire, le PPA comprend 20 actions qui doivent être menées en 2016 et 2020. Ces actions concernent 4 thèmes :

- Sources fixes de pollution ;
- Sources mobiles ;
- Planification urbaine ;
- Information et sensibilisation.

Le périmètre du PPA englobe 117 communes sur 1 213 km<sup>2</sup>, ce qui correspond à environ 1 million d'habitants, soit trois quarts de la population de la Haute-Garonne.

L'AUTATE s'interroge sur la définition du périmètre géographique du PPA en raison de l'influence sur la qualité de l'air des déplacements d'un certain nombre de personnes travaillant certes à Toulouse mais habitant hors du périmètre du PPA.

Monsieur le secrétaire général répond à cette interrogation en précisant que le périmètre du PPA correspond au périmètre géographique de Tisseo, dans l'objectif de travailler en cohérence avec ce maître d'ouvrage des transports, majeur au niveau de l'agglomération.

### **2. Bilan de la qualité de l'air**

ATMO Occitanie présente le bilan de la qualité de l'air sur le département de la Haute-Garonne et l'agglomération de Toulouse pour l'exercice 2016.

#### **Bilan départemental : évaluation continue à partir du réseau de stations fixes de mesure**

L'association ATMO Occitanie dispose de nombreux outils permettant d'évaluer la qualité de l'air du secteur dont un réseau de stations fixes de mesure.

Les mesures réalisées au cours de l'année 2016 ont mis en évidence des dépassements de différents seuils réglementaires en vigueur en matière de qualité de l'air ambiant :

- NO<sub>2</sub> : dépassement de la valeur limite en proximité du trafic routier ;
- PM<sub>2,5</sub> : dépassement de l'objectif de qualité ;
- O<sub>3</sub> : dépassement de l'objectif de qualité ;

- PM<sub>10</sub> : aucun dépassement de la valeur limite.

35 épisodes de pollution ont été enregistrés en 2016 (contre 40 en 2015) au niveau de la région Occitanie dont 9 pour sur le département de la Haute-Garonne.

ATMO Occitanie rappelle que les épisodes de pollution ne sont pas exclusivement liés à des sources anthropiques mais également naturelles telles que les embruns marins ou les déplacements de poussières désertiques.

### **Bilan départemental : point sur les émissions**

Au niveau départemental, la contribution des différents secteurs aux émissions des polluants atmosphériques et GES majeurs se répartit comme suit :

- Le secteur des transports est un important contributeur notamment d'oxydes d'azote (NOx) avec 73,5% des émissions et de Gaz à Effet de Serre (GES) avec plus de 40%. Il est précisé que la part des émissions de polluants atmosphériques liées au transport diminue, en lien avec la modernisation du parc roulant ;
- Le secteur agricole contribue à 31 % environ des émissions de particules fines types PM10 contre 5% des émissions de NOx ;
- Le secteur industriel contribue à un peu plus de 20 % des émissions de particules ultra fines de type PM<sub>2,5</sub>, à 20 % de particules fines PM10 (dont une majorité provient de l'exploitation des carrières et gravières) et à 13,5 % des émissions de NOx ;
- Enfin, le secteur résidentiel-tertiaire est un émetteur non négligeable de particules ultra fines avec près de 30% des émissions de PM<sub>2,5</sub>.

L'exploitation géographique de l'inventaire des émissions, le « cadastre des émissions », met en évidence quant à lui l'influence des axes routiers sur les émissions de NOx.

### **Bilan de la qualité de l'air sur le territoire du PPA**

A l'échelle du territoire du PPA, certains seuils réglementaires en vigueur en matière de qualité de l'air n'ont pas été respectés en 2016 :

- NO<sub>2</sub> : dépassement de la valeur limite en proximité du trafic routier (périphérique, boulevard et pénétrantes) ;
- Ozone : dépassement de l'objectif de qualité ;
- PM<sub>2,5</sub> : dépassement de l'objectif de qualité en proximité du trafic routier.

Par ailleurs, malgré une diminution constante depuis 1999 des teneurs en NO<sub>2</sub>, la modélisation appliquée au territoire du PPA met en évidence une exposition de 7 000 à 19 000 personnes (soit 13 à 18 km<sup>2</sup>) aux dépassements de la valeur limite.

La modélisation appliquée aux particules fines met quant à elle en évidence l'absence d'exposition de la population à des dépassements réglementaires pour ce polluant.

## Echanges avec les participants

L'UCQ demande s'il est possible d'obtenir une carte d'implantation des stations de mesure.

ATMO Occitanie précise que les noms des stations sont identifiables sur le support. Parmi elles, trois stations sont de type « proximité trafic », tandis que les autres sont dites de « fond ». Il précise à ce titre, que, du fait de leur proximité aux sources d'émissions véhiculaires, les stations de proximité enregistrent des concentrations moyennes en dioxyde d'azote plus élevées que les stations de fond.

La FNE interroge ATMO Occitanie sur la construction des inventaires d'émissions. Il souhaite en effet savoir dans un premier temps si ces derniers sont déterminés à partir de mesures ou de données issues de la modélisation. Dans un second temps, en lien avec le scandale récent du « Diesel Gate », la FNE souhaite savoir si les émissions liées au trafic sont intégrées à partir de données réelles ou des données théoriques liées aux normes d'émissions.

ATMO Occitanie confirme que les inventaires d'émissions sont construits à partir d'une approche statistique et non de mesures réelles. Néanmoins, il précise que la méthode utilisée, COPERT 5<sup>1</sup>, se fonde sur le parc roulant réel et non sur les émissions obtenues en laboratoire.

En conclusion de ces échanges, Monsieur le directeur adjoint de la DREAL Occitanie précise que la tendance à la baisse des émissions liées au transport, et, notamment, au renouvellement du parc roulant, est atténuée par l'augmentation de la population.

---

<sup>1</sup> COPERT (COmputer Program to calculate Emission from Road Transport) : modèle fondé sur une base de données des facteurs d'émissions routiers qui permettent de convertir des données quantitatives d'activités (liées ici à du trafic automobile) en émissions de polluants.

## Partie II : Présentation de l'état d'avancement des actions

### 1. Présentation de l'accompagnement du suivi de la mise en œuvre du PPA

I Care & Consult, le bureau de conseils en charge de l'accompagnement de la DREAL pour le suivi de la mise en œuvre du PPA, rappelle les objectifs de la mission d'accompagnement : il s'agit de suivre la mise en œuvre des actions pour le compte de la DREAL sur la période 2017-2018 puis de manière optionnelle, sur la période 2019-2020. Le suivi est réalisé en quatre étapes principales :

- Élaboration d'un tableau de suivi ;
- Collecte des informations ;
- Synthèse et réalisation de bilans annuels ;
- Préparation et animation des comités de suivi.

### 2. Bilan de l'avancement du PPA

La présentation du bilan de l'avancement du PPA est introduite par le rappel des travaux menés au cours de l'année 2017 :

- Constitution des outils de récolte au cours de l'été ;
- Organisation d'une réunion préparatoire avec les pilotes le 9 octobre ;
- Première sollicitation des pilotes pour le renseignement des indicateurs de suivi de la mise en place des actions du PPA à partir du 26 octobre.

I Care & Consult indique que, malgré la mise en œuvre récente du suivi, les retours ont d'ores et déjà permis de renseigner 18 actions sur 20. Par ailleurs, malgré l'absence d'actions terminées à ce stade, le bilan 2017 met en évidence un certain nombre d'actions en cours de réalisation ainsi que l'absence d'actions posant problème.

#### Echanges avec les participants

La FNE propose de faire évoluer la forme de restitution de l'avancement en utilisant le code couleur 'officiel'.

I Care & Consult précise qu'elle prend note de cette remarque qui sera en effet appliquée pour les prochaines restitutions.

Monsieur le secrétaire général ajoute qu'il pourrait être intéressant de faire évoluer la restitution, lorsque le PPA sera plus « mature », afin d'être en mesure d'identifier l'état d'avancement de chacune des actions et ainsi s'assurer qu'elles ne se situent pas sur un chemin critique.

### 3. Focus sur certaines actions

#### Action B1 : Mettre en œuvre un plan de réduction des vitesses maximales autorisées

L'action B1 du PPA de Toulouse prévoit la réduction des vitesses maximales autorisées dans la zone du PPA. A titre expérimental, les services de l'État ont abaissé temporairement la vitesse sur une section de l'A62 de 130 à 110 km/h entre la barrière de péage de Toulouse Nord et Saint-Jory.

Cette mesure sera appliquée au titre du PPA de janvier 2018 jusqu'à juin 2019. Une étude permettant d'évaluer l'influence de cette mesure sur les émissions de polluants permettra alors de décider de sa reconduction permanente par la suite. Il est rappelé que l'abaissement des vitesses est une mesure qui fait déjà partie du plan de déplacements urbains actuel.

#### Echanges avec les participants

L'AUTATE demande s'il serait également possible d'envisager une diminution permanente des vitesses de circulation au niveau de la rocade (de 90km/h à 70km/h) et du centre-ville (de 50km/h à 30km/h).

La DREAL précise qu'il n'est pas prévu à ce stade de généraliser ce type de mesure sur les autres voies. Les gains en termes d'émissions sont en effet importants lorsque les vitesses sont abaissées jusqu'à 90km/h mais un abaissement de 50km/h à 30km/h n'est pas aussi favorable (étant donné, notamment, l'étagement des boîtes de vitesses des véhicules engendrant des sur-consommations à basses vitesses). Par ailleurs, il est rappelé qu'une étude sera menée en parallèle afin d'évaluer le gain de l'abaissement des vitesses sur la qualité de l'air et que cette expérimentation pourra ensuite être généralisée si elle est jugée pertinente.

La FNE met en avant l'étude réalisée en 2006 qui montre que l'abaissement de la vitesse de 110km/h à 90km/h sur la rocade a conduit à une diminution des émissions de 10%.<sup>2</sup>

ATMO Occitanie précise qu'effectivement le PPA précédent comprenait une mesure d'abaissement de la vitesse sur la rocade. Des mesures de concentrations atmosphériques en polluants avaient alors été réalisées et une diminution de 10% des émissions identifiées. De plus, une stabilisation des concentrations a été identifiée malgré l'augmentation de trafic. Néanmoins, cette étude n'a pas permis d'identifier une amélioration nette des concentrations.

ATMO Occitanie indique que les mêmes limites ont été identifiées à Rennes récemment dans le cadre d'une étude d'impact de la réduction de la vitesse sur la qualité de l'air<sup>3</sup>.

Concernant la diminution de vitesse prévue sur l'A62, ATMO Occitanie conclut en précisant que le travail de mesures sera complété par de la modélisation permettant une meilleure identification de l'influence de telles mesures sur la qualité de l'air.

<sup>2</sup> Compte-rendu de la réunion plénière du comité de suivi du PPA Séance du 6 juin 2007 - Présentation des résultats de la mesure d'abaissement de la vitesse en 2006

<sup>3</sup> Etude d'Air Breizh « Impact de la réduction de la vitesse sur la qualité de l'air à proximité de la rocade rennaise dans le cadre de l'expérimentation – campagne de mesure 2015 et 2016 »



L'UCQ demande s'il est envisageable de moduler la vitesse maximale réglementaire en fonction des horaires et des situations à l'aide d'un affichage dynamique. L'UCQ ajoute d'ailleurs à ce titre que l'information portant sur l'abaissement de vitesse lors du dernier pic de pollution n'a été que très peu relayée par les différents affichages électroniques. En conséquence, il semble que de nombreux automobilistes n'aient pas eu connaissance de la réduction de vitesse, diminuant ainsi fortement l'efficacité de cette action.

Sur ces deux points, Monsieur le secrétaire général précise qu'effectivement, une modulation dynamique serait plus pertinente mais qu'elle n'est pas applicable techniquement à l'heure actuelle. Il ajoute par contre que l'information des usagers lors des épisodes de pollution, notamment sur les mesures de réduction, est largement diffusée au travers de plusieurs canaux de communication.

Par ailleurs, Monsieur le secrétaire général souligne qu'il est important de réfléchir aux conséquences de l'application pérenne de mesures de réduction de vitesse sur le report de trafic. En effet, en cas de réduction de vitesse au niveau de la rocade, les automobilistes pourraient être amenés à modifier leur trajet et reporter le trafic sur un autre axe. Une réflexion intégrée doit en conséquence être envisagée afin de prendre en considération l'ensemble des enjeux liés à cette mesure.

L'AUTATE ajoute que l'abaissement des vitesses sur les grands axes de circulation peut à l'inverse favoriser un report modal vers d'autres modes de transport (en raison de l'allongement de la durée du trajet en véhicule personnel) et ainsi constituer un axe de réflexion majeur pour réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier.

La DREAL synthétise ces échanges en rappelant l'importance de disposer d'un plan d'action cohérent et intégré permettant d'identifier, d'évaluer et de mettre en place l'ensemble des leviers d'actions disponibles.

**Action A2 : Imposer réglementairement des performances minimales en termes de rejets atmosphériques pour les chaudières et les appareils de chauffage de puissance comprise entre 400 KW et 2 MW lors des renouvellements et des nouveaux projets**

L'action prévoit d'imposer des performances minimales en matière de rejets atmosphériques pour les chaudières et les appareils de chauffage d'une puissance comprise entre 400 kW et 2MW. A ce titre, un arrêté préfectoral a été signé le 24 novembre 2017<sup>4</sup>. Ce dernier implique, dès publication, la transmission au préfet des résultats des contrôles des émissions des installations anciennes et nouvelles et, au 1<sup>er</sup> novembre 2018, la prescription des valeurs indicatives de l'arrêté interministériel du 02/10/09 comme valeurs limites des installations nouvelles de combustion.

**Action B2 : Développer le covoiturage, l'autopartage et l'auto-stop organisé**

Tisséo présente les actions visant à développer le covoiturage, l'autopartage et l'auto-stop organisé.

A cet effet, Tisséo détaille :

- L'action relative à la dynamisation de l'usage de la voiture partagée, avec, notamment :

<sup>4</sup> Arrêté de mise en œuvre des mesures de police générale du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine relatives aux chaudières de 400kW à 2MW - mesure A2



- Le service de covoiturage « covoiturage.tisseo.fr » ;
- Des actions d'animation et de promotion de la démarche ;
- Les aménagements favorisant le covoiturage mis en place par Tisséo et les perspectives de développement ;
- Le travail de partenariat mis en œuvre, particulièrement pour la mise en place du calculateur d'itinéraires en transports en commun COOVIA et le Rezo POUCE ;
- Le projet mobilités et place du vélo, avec :
  - Un bilan des orientations liées à l'intégration du vélo dans les projets de mobilités à horizon 2020 / 2025 et 2030 ;
  - Un bilan des aménagements cyclables au niveau du périmètre de Toulouse Métropole, de Sicoval, de Muretain Agglomération et du SITPRT ainsi que les perspectives ;
  - Une présentation des emplacements et de l'évolution des stationnements vélos et parcs à vélos sécurisés sur le territoire.

### Échanges avec les participants

L'AUTATE demande si l'accompagnement proposé pour les entreprises pour favoriser le covoiturage sur les déplacements domicile travail est lié aux Plans de Déplacements d'Entreprise.

Tisséo confirme que cela est effectivement réalisé dans le même cadre.

L'AUTATE demande également ce qui est réalisé sur la zone aéroportuaire.

Tisséo vient de lancer un projet européen avec Toulouse Métropole et de nombreuses entreprises (dont l'aéroport, Airbus, Safran, etc.) nommé COMMUTE dont l'objectif est de réduire le trafic (ciblé sur la zone aéroportuaire). Différentes actions sont envisagées dans ce cadre, dont des mesures impliquant la mise en place d'infrastructures mais également de la sensibilisation et de l'accompagnement au changement de comportement.

L'Aéroport Toulouse-Blagnac ajoute que les entreprises de la zone aéroportuaire sont particulièrement concernées par l'accessibilité de la zone et qu'à ce titre une émulation a été créée à travers un club entreprise qui dispose d'une commission mobilité et qui participe au projet européen cité ci-dessus. L'aéroport vient par exemple de signer son premier accord télétravail (axe de travail majeur identifié par les entreprises) de même qu'Airbus qui compte près de 1500 télétravailleurs.

Pour aller plus loin dans la démarche, l'Aéroport Toulouse-Blagnac indique qu'il souhaiterait vivement qu'une maison du vélo soit mise en place sur son site.

Concernant le vélo, la FNE estime que la ville devrait se saisir d'une ambition plus grande, comparable à Copenhague par exemple. Il souhaite également savoir s'il existe un (ou plusieurs) indicateur(s) sanitaire(s) qui pourrai(en)t être suivi(s) sur la zone du PPA afin de déterminer l'impact des différentes mesures sur la santé des populations.

A ce titre, l'ARS Haute-Garonne précise que Santé publique France suit en effet de nombreux indicateurs (néanmoins Santé publique France ne fait pas de rapport annuel sur l'état de santé lié à la pollution atmosphérique). De plus, l'étude APHEKOM réalisée en 2012 sur une vingtaine de villes européennes dont Toulouse a évalué le nombre d'hospitalisations évitées grâce à la baisse des émissions de particules fines ainsi que les gains économiques associés.

#### 4. Les mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution

La DREAL présente les évolutions des mesures d'urgence en cas d'épisode de pollution. L'arrêté préfectoral de mesures d'urgence en cas de pics de pollution signé le 26 octobre 2017 vient compléter le dispositif de lutte contre la pollution atmosphérique.

Il rappelle que le nouveau dispositif de gestion des épisodes de pollution doit permettre de revenir le plus rapidement possible en dessous des seuils pour limiter l'exposition des populations (notamment les personnes sensibles et vulnérables) et de communiquer sur les bonnes pratiques et les comportements à adopter.

Les principales nouveautés de ce dispositif de gestion prévoient :

- D'anticiper d'avantage les épisodes de pollution persistants ;
- De maintenir les procédures préfectorales en cas de fluctuation des niveaux de polluants ;
- De mieux associer les collectivités territoriales à l'adoption des mesures d'urgence ;
- La possibilité de mettre en œuvre des mesures de restriction de circulation selon la classification des véhicules au regard de leurs émissions (notamment grâce à la vignette crit'air).

Comme précédemment, ce dispositif propose deux niveaux de réponse gradués et adaptés à la situation rencontrée : la procédure d'information-recommandation et la procédure d'alerte.

A cela s'ajoute deux niveaux de mesures supplémentaires au sein de la procédure d'alerte.

À chacun de ces niveaux sont associées des mesures graduées (cf. présentation jointe – transparent 23).

#### Échanges avec les participants

L'UCQ revient sur le sujet de la diffusion de l'information, en indiquant que selon elle les citoyens ne sont pas suffisamment informés de la survenue d'un épisode de pollution et continuent notamment la pratique sportive. L'UCQ estime qu'un système de communication permettant d'éviter à la population de prendre des risques est nécessaire.

La DREAL Occitanie répond sur ce point qu'une réforme du système a été menée et que l'information est plutôt bien relayée, notamment au travers des communiqués de presse. Il ajoute toutefois qu'il est difficile de toucher l'ensemble de la population.

Dans le même sens, Toulouse Métropole ajoute que les sites internet de la ville et les réseaux sociaux ont relayé l'information relative à l'épisode de pollution de novembre.

Sicoval ajoute que, malgré l'obligation des maires à communiquer sur la pollution, il reste une marge de ma-

nœuvre sur ce point car la diffusion de l'information est encore réalisée au niveau des panneaux municipaux. Par ailleurs, il soulève également la difficulté que rencontrent les communes semi-rurales de l'agglomération face aux citoyens qui considèrent que les épisodes de pollution concernent uniquement Toulouse. Enfin, il précise à l'attention d'ATMO Occitanie qu'il arrive que les données de qualité de l'air diffusées en direct par les communes ne soient pas actualisées lors des épisodes de pollution.

ATMO Occitanie précise que les indices de qualité de l'air sont actualisés lors des épisodes de pollution et que si tel n'est pas le cas, il est en effet nécessaire de l'indiquer aux services de l'association afin qu'ils résolvent le problème technique. Concernant la sensibilisation des populations, ATMO Occitanie ajoute qu'elle propose une inscription gratuite à une *mailing list* permettant de recevoir les communiqués relatifs aux épisodes de pollution et de sensibiliser et informer sur ces derniers.

L'AUTATE, indique que l'association souhaite que les mesures mises en œuvre soient plus audacieuses lors des épisodes de pollution. A titre d'exemple, elle indique que la gratuité des tickets SNCF sur la Haute-Garonne et Tisséo pourrait être envisagée. L'offre de transport en commun pourrait également être renforcée. Elle ajoute qu'il est important d'agir en amont des épisodes de pollution en renforçant par exemple l'offre de transports en commun au cours de certaines périodes 'critiques' (au cours du mois de décembre par exemple) afin que les usagers changent durablement leurs modes de transport.

## 5. Planning des actions à venir

Concernant les actions du PPA menées par l'État, la DREAL précise que deux actions ont pour échéance programmée le 1<sup>er</sup> semestre 2018 :

- La définition des attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme (action C2) ;
- La sensibilisation sur les impacts des feux de plein-air et sur l'interdiction du brûlage à l'air libre (action D3).

En complément de la mesure d'abaissement de la vitesse réglementaire sur l'A62, l'action B1 sera poursuivie pour une échéance programmée à fin 2018 avec un abaissement de la vitesse sur les autoroutes A61, A64 et A68 et éventuellement sur la RN124. En effet, cette dernière infrastructure a un impact très réduit sur les émissions de polluants.

Concernant les actions du PPA à venir menées par Toulouse Métropole, le projet européen COMMUTE présenté au cours du comité et constituant un élément clef de la démarche, débutera en 2018. De plus, dans le cadre de l'appel à projet Villes Respirables, une étude de préfiguration de Zone à Circulation Restreinte sera également engagée en 2018.

La DREAL rappelle que de nombreuses actions en faveur de la qualité de l'air, en dehors de celles prévues par le PPA, sont également mises en place et peuvent être valorisées.

Enfin, concernant le suivi du PPA, I Care & Consult indique notamment que la collecte des données sera réalisée en deux temps : au cours du printemps et de l'automne 2018.

### Échanges avec les participants

L'Aéroport Toulouse Blagnac demande si un renforcement des contrôles de vitesse est prévu suite à ces me-

sures.

Monsieur le secrétaire général précise que les contrôles de vitesses exigent la mise en œuvre de moyens conséquents mais qu'il est effectivement prévu de les mettre en place à terme.

La FNE s'interroge également sur la possibilité de reprogrammer les radars à 70km/h lors des épisodes de pollution.

La préfecture explique que les radars ne sont pas recalibrés car la verbalisation pour non-respect des limites de vitesse temporaire pour une amélioration de la qualité de l'air est différente d'une verbalisation pour non-respect des valeurs limites légales. Des radars mobiles sont donc ajoutés pour appliquer la verbalisation différenciée.

## 6. Feuille de route

Comme précisé précédemment, une feuille de route opérationnelle pour améliorer la qualité de l'air sera réalisée pour mars 2018. Les pilotes de projets seront donc convoqués pour un groupe de travail sur le sujet.

Une consultation du public sera également engagée pour recueillir des propositions d'actions en faveur de la qualité de l'air.

Sur ces échanges, Monsieur le secrétaire général remercie les participants et lève le comité de suivi 2017 du PPA de Toulouse.

08 MARS 2018

Le secrétaire général,

Jean-François COLOMBET