

DEPARTEMENT DE LA HAUTE GARONNE

AGGLOMERATION TOULOUSAINE

PLAN de PROTECTION de l'ATMOSPHERE n°2

ENQUETE PUBLIQUE

(28 septembre – 6 novembre 2015)

RAPPORT ET CONCLUSIONS

DE

LA COMMISSION D'ENQUETE

Rédigé par Michel SABLAYROLLES, président,
Isabelle ZUILI et René RODIER, membres titulaires
Commissaires enquêteurs désignés par Monsieur le Président
du Tribunal Administratif de Toulouse

SOMMAIRE

A - RAPPORT

I - Caractéristiques et organisation de l'enquête	4
I - 1 Objet de l'enquête - Contexte réglementaire	4
I - 2 Désignation de la commission d'enquête	4
I - 3 Organisation de l'enquête	5
I - 4 Bilan comptable des observations recueillies	7
II - Dossier d'Enquête	7
II - 1 Résumé non technique	8
II - 2 Contexte et état des lieux	8
II - 3 Diagnostic physique	9
II - 4 Actions prises pour la qualité de l'air	10
II - 5 Annexes	11
II - 6 Avis des collectivités territoriales	12
III - Analyse des observations	13
III - 1 Les justifications de l'évolution du PPA1 au PPA2	13
III - 2 Le périmètre du PPA - La méthodologie et la modélisation	16
III - 3 Le coût et le financement	19
III - 4 L'organisation du suivi	21
III - 5 Autres points majeurs évoqués par le public	22
III - 6 Les dix neuf mesures du PPA2	32
III - 7 Autres observations	44

B - CONCLUSIONS

I - Objet de l'enquête - Contexte réglementaire	49
II - Déroulement de l'enquête	49
III - Dossier d'Enquête	50
IV - Principaux thèmes évoqués	51
V - Conclusion de la Commission d'Enquête	54

ANNEXES

- Procès verbal de synthèse des observations	58
- Annexe au procès verbal de synthèse : synthèse de l'ensemble des observations recueillies	63
- Mémoire en réponse du responsable de projet (DREAL)	74
- Annexe au mémoire en réponse : commentaires à la synthèse de chacune des observations recueillies	84

AGGLOMERATION TOULOUSAINE
PLAN de PROTECTION de l'ATMOSPHERE N°2

A - RAPPORT
de la COMMISSION d'ENQUETE

I – Caractéristiques et organisation de l'enquête

I-1 Objet de l'enquête- Contexte réglementaire

La présente enquête porte sur le projet de **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)** de l'agglomération toulousaine.

La directive européenne n°2008/50/CE du 21 mai 2008 établit les principes de l'évaluation et de la gestion de la qualité de l'air ambiant. Elle prévoit que, dans les zones et agglomérations où les normes de concentration des polluants atmosphériques sont dépassées, les Etats membres doivent élaborer des plans ou des programmes permettant d'atteindre ces normes.

En droit français, la transposition de cette réglementation s'est traduite par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (loi LAURE) et ses textes d'application, codifiés dans le code de l'environnement (article L.220-1, L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36).

C'est en application de l'ensemble de ces textes que des plans de protection de l'atmosphère doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250000 habitants.

Le PPA de l'agglomération toulousaine constitue un outil local important de lutte contre la pollution atmosphérique. Les actions qu'il propose ont pour but de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées par les textes afin d'améliorer la qualité de l'air pour le bien et la santé de tous.

Le premier PPA de l'agglomération toulousaine a été approuvé en 2006. Sa révision lancée en 2011 sous l'autorité du préfet a impliqué de nombreux acteurs concernés par la qualité de l'air. Ce plan nouveau s'étend sur 117 communes pour une superficie de 1213 km² et regroupe 930000 habitants soit les trois quarts de la population de la Haute Garonne et le tiers de la population de Midi Pyrénées.

Par arrêté du 1^{er} septembre 2015 le préfet de Haute Garonne a soumis le projet de PPA de l'agglomération toulousaine sur la période 2015/ 2020 à une enquête publique. Cette enquête s'est déroulée du 28 septembre au 6 novembre 2015 inclus, soit pendant 40 jours consécutifs.

Le présent rapport, établi par la Commission d'enquête, concerne l'organisation le déroulement de l'enquête publique et l'analyse des observations recueillies. Il est complété par des conclusions et un avis sur le projet soumis à enquête.

I-2 – Désignation de la Commission d'enquête

Par décision du 16 juin 2015 le président du tribunal administratif de Toulouse a désigné les membres de la Commission d'enquête chargés de conduire l'enquête publique relative à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération toulousaine :

- Président : M. Michel Sablayrolles,
- Membres titulaires : Mme Isabelle Zuili et M. René Rodier,
- Membre suppléant : M. Patrick Lazaro

I-3 Organisation de l'enquête

L'arrêté préfectoral a fixé les dispositions suivantes :

I-3-1 La période d'enquête

L'enquête s'est déroulée pendant 40 jours consécutifs du 28 septembre au 6 novembre 2015 inclus.

I-3-2 Lieux où le dossier et le registre d'enquête ont été tenus à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et heures habituels d'ouvertures des locaux au public, le public a pu prendre connaissance du dossier d'enquête et consigner ses observations sur les registres d'enquête tenus à sa disposition :

- A la Préfecture de la Haute Garonne
- Dans les Mairies de Castelginest, de Colomiers, de Labège, de Muret, de St Jean, de St Lys, de Toulouse.

Le public a également pu adresser ses observations par courrier au siège principal de l'enquête fixé à la préfecture de Haute Garonne. Ces observations ont été annexées au registre d'enquête et tenues à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête à la préfecture de la Haute Garonne.

I-3-3 Consultation par voie électronique

Le public a pu également consulter le dossier d'enquête :

- Sur le site internet de la préfecture de la Haute Garonne à l'adresse suivante :
www.haute-garonne.gouv.fr rubrique « publications » puis « enquêtes publiques »

- Sur le site internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Midi-Pyrénées à l'adresse suivante :

www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr

Un registre électronique a été également mis à disposition du public et accessible via les sites internet de la préfecture et de la DREAL précisés ci-dessus.

I-3-4 Permanences de la Commission d'enquête

La Commission d'enquête a tenu permanence pour recevoir les observations du public aux jours et heures suivantes :

Préfecture de la Haute Garonne	1 place St Etienne Toulouse	Jeudi 15 octobre 2015 de 9h00 à 12h00
Mairie de Castelginest	Grand place du général De Gaulle	Lundi 26 octobre 2015 de 9h00 à 12h00
Mairie de Colomiers	1 Place Alex Raymond	Mercredi 28 octobre 2015

		de 13h00 à 17h00
Mairie de Labège	Rue de la Croix Rose	Mardi 6 octobre 2015 de 14h00 à 17h00
Mairie de Muret	27, rue Castelvieux	Mardi 20 octobre 2015 de 9h00 à 12h00
Mairie de St Jean	33,ter, rue d'Albi	Jeudi 1 ^{er} octobre 2015 de 9h00 à 12h00
Mairie de St Lys	1 place Nationale	Samedi 10 octobre 2015 de 9h00 à 12h00
Mairie de Toulouse	1 place du Capitole	Lundi 28 septembre 2015 de 14h00 à 17h00 Mercredi 4 novembre 2015 de 14h00 à 17h00

I-3-5 Mesures de publicité de l'enquête

I-3-5-1 Affichage

L'affichage réglementaire a été attesté par les mairies. En outre des affiches de format A2 de couleur jaune ont été fournies aux mairies par le maître d'ouvrage, en quantité adaptée, afin d'être apposées sur les panneaux habituels d'affichage des événements municipaux. Enfin un affichage sur les journaux électroniques et les sites informatiques des mairies a été effectué dans les communes qui disposent de cet équipement.

La Commission d'enquête a vérifié lors de ses permanences que ce dispositif était en place.

I-3-5-2 Insertion dans la presse

Conformément à l'article 2 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, l'avis au public a été inséré dans les journaux suivants à la rubrique des annonces légales :

- La Dépêche du Midi : éditions du 9 septembre 2015 et du 29 septembre 2015
- La Voix du Midi : éditions du 10 septembre 2015 et du 1^{er} octobre 2015

En outre plusieurs articles ont été publiés dans la Dépêche du Midi et dans d'autres organes de presse locaux, parmi lesquels :

- Un article rédactionnel de Côté Toulouse du 25 septembre 2015,
- Un article rédactionnel de 20 Minutes du 25 septembre 2015,
- Un article rédactionnel de Direct Matin du 25 septembre 2015,
- Un article rédactionnel de la Dépêche du Midi du 25 septembre 2015,
- Un article rédactionnel de la Dépêche du Midi du 21 octobre 2015,
- Un article rédactionnel de la Dépêche du Midi du 26 octobre 2015,

Enfin, lors d'une interview à France 3 le 20 octobre, le président de la Commission d'enquête a pu brièvement présenter l'objet et les modalités de l'enquête.

I-3 6 - Registres d'enquête

Le public a pu consigner ses observations sur le registre dématérialisé et sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par un membre de la Commission d'enquête, et mis à sa disposition à la préfecture de la Haute Garonné et dans les mairies de Castelginest, de Colomiers, de Labège, de Muret, de Saint Jean, de Saint Lys, et de Toulouse.

I-4 - Bilan comptable des observations du public

Au total 36 observations ont été recueillies.

Les registres papier ont recueilli 7 observations soit 1 pour la préfecture, 3 pour la mairie de Toulouse, 1 pour chacune des mairies de Colomiers, Labège et Muret.

5 courriers ont été adressées par le public à la commission d'enquête et joints aux registres d'enquête au fur et à mesure de leur arrivée.

Les membres de la commission d'enquête ont accueilli une quinzaine personnes lors des 9 permanences organisées.

Par ailleurs le dossier électronique mis à disposition via les sites internet de la préfecture et de la DREAL a reçu, au total, 750 visites. Elles ont donné lieu à 127 téléchargements sur le site du registre dématérialisé (les téléchargements directs sur le site de la DREAL n'ont pu être décomptés) et permis de recueillir 25 observations.

Au fur et à mesure de leur arrivée ou de leur inscription sur les registres papier, les observations ont été transcrites sur le registre dématérialisé ce qui permettait à tous les visiteurs du dossier électronique d'avoir connaissance de toutes les observations.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres papier ont été collectés par le maître d'ouvrage et remis le mardi 10 novembre 2015 au président de la commission d'enquête qui les a clos.

La commission constate que le public a porté un intérêt limité à cette enquête malgré sa durée de 6 semaines et les efforts faits pour faire connaître le dossier. Elle constate aussi que le dossier électronique a été, de loin, le plus consulté, et que le registre dématérialisé a été le plus utilisé pour recueillir les observations. C'est un enseignement pour l'avenir.

II- Dossier d'enquête

Le dossier d'enquête est composé de deux documents :

Le document 1 contient les éléments suivants :

- une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête et la mention des textes qui régissent l'enquête publique et le projet de PPA.
- Le résumé non technique du PPA

- La synthèse des avis émis par les collectivités territoriales consultées sur le projet ainsi que les avis complets des communes, groupements de communes ou organismes qui ont délibérés sur le projet de PPA
- Le résumé non technique du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Midi- Pyrénées (plaquette de présentation) au titre de la compatibilité du PPA au SRCAE

Le document 2 est le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA). Ce document de 180 pages est brièvement présenté ci-après.

Il est précisé que les constats et avis rapportés dans cette présentation relèvent du maître d'ouvrage et n'engagent pas la Commission d'enquête.

II-1 Résumé non technique

Le PPA de l'agglomération toulousaine concerne un territoire de 117 communes, s'étend sur 1213 km² et regroupe une population de 930000 habitants.

Le résumé expose qu'une partie de la population de ce territoire subit des dépassements des valeurs limites réglementaires susceptibles de porter atteinte à la santé humaine. Ces dépassements affectent en particulier les émissions d'oxydes d'azote et les particules en suspension et sont pour l'essentiel générés par le trafic routier.

Il expose que les actions prévues par le PPA sont de nature à améliorer la qualité de l'air permettant ainsi de protéger la santé des populations et de répondre aux obligations réglementaires françaises et européennes.

Le plan prévoit 19 actions à caractère réglementaire ou volontaire ainsi que des actions d'accompagnement.

Ces actions concernent :

- Mesures A (A1 à A3) : les sources fixes de pollution atmosphérique
- Mesures B (B1 à B8) : les sources mobiles de pollution atmosphérique
- Mesures C (C1 à C4) : la planification urbaine
- Mesures D (D1 à D4) : l'information et la sensibilisation

Le plan fera l'objet d'un suivi annuel, d'un bilan des actions prévues, d'une évaluation au terme d'un délai de 5 ans et, le cas échéant d'une révision.

II-2 Contexte et état des lieux

II-2-1 Contexte réglementaire et objectifs des plans de protection de l'atmosphère

Cette partie rappelle que l'action de la France s'insère dans le droit communautaire européen et de sa transposition en droit français. Le PPA a pour objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes.

En amont, il doit être compatible avec le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) approuvé. En aval, le PDU et les autres documents de planification doivent faire l'objet d'une approche intégrée avec le PPA.

II-2-2 La qualité de l'air : présentation des enjeux

La réglementation identifie 11 polluants réglementés dont les concentrations doivent rester inférieures à des seuils fixés en application de recommandations de l'OMS.

II-2-3 Les orientations du schéma régional climat-air-énergie (SRCAE)

Le PPA doit être compatible avec le SRCAE approuvé le 29 juin 2012. En particulier il doit respecter l'objectif relatif à la qualité de l'air qui prévoit de « prévenir et réduire la pollution atmosphérique ».

II-2-4 Les motifs de l'élaboration du PPA de l'agglomération de Toulouse

La révision du PPA approuvé en 2006 s'impose en raison, notamment, de son évaluation qui a révélé des dépassements des valeurs limites pour la protection de la santé. Avec une attention particulière à apporter aux oxydes d'azote (NOx).

II-2-5 Etat des lieux

L'analyse des forces et faiblesses du PPA1 révèle une bonne mobilisation des acteurs avec notamment une bonne prise en compte de mesures pour agir sur la qualité de l'air et lutter contre la pollution atmosphérique dans les différents documents de planification. Elle révèle également l'obtention de résultats sensibles, notamment grâce à la réduction de la vitesse sur le périphérique toulousain. Mais, toutes les actions prévues n'ont pas été conduites.

Par ailleurs une mobilisation plus intense des acteurs s'avère nécessaire ainsi que celle de moyens financiers pour promouvoir les actions non réglementaires.

II-3 Diagnostic physique

II-3-1 Informations générales

Considérant que les principales émissions de polluants atmosphériques sont issues des transports, le périmètre du PPA est le même que celui du PDU approuvé en 2012. La population de ce secteur est évaluée à 930000 habitants. Sa forte croissance dans les 20 ans qui viennent devrait engendrer un apport de 250000 à 300000 nouveaux habitants. Ce qui conduira à une augmentation des déplacements et, si rien n'est fait, de la pollution atmosphérique.

Le dispositif de surveillance de la qualité de l'air réalisé par l'ORAMIP permet d'évaluer la situation au regard des seuils réglementaires pour l'ensemble des polluants concernés.

II-3-2 Nature et évaluation de la pollution

L'évaluation de la pollution sur le territoire peut être réalisée selon l'observation des dépassements des valeurs limites et des valeurs cibles mais également selon la fréquence des événements de pollution mis en évidence sur le territoire.

Le dioxyde d'azote est le seul polluant pour lequel des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé sont mis en évidence. Concernant l'ozone et les particules

en suspension la valeur cible est dépassée selon les années et en fonction des conditions météorologiques. Toutefois le nombre de jours en dépassement est en diminution.

II-3-3 Origine de la pollution

L'inventaire des émissions de polluants atmosphériques sur le territoire du PPA met en évidence la forte contribution du secteur des transports concernant les émissions d'oxydes d'azote (8006.3t/an) et particules fines PM10. Le trafic routier est par ailleurs le principal contributeur aux émissions de ce secteur (2/3 des émissions).

Le dossier indique que pour l'année 2009 (page 50 du dossier) l'origine de la pollution en oxydes d'azote provient ensuite des industries non ICPE (769.6t/an), et du secteur résidentiel (726t/an).

Pour les particules fines PM10 elle provient après le secteur routier (1062.5t/an), du secteur résidentiel (753t/an) et de l'agriculture (309.3t/an).

Enfin pour les particules fines PM2.5, les deux principaux secteurs émetteurs sont le secteur résidentiel (737.4t/an), suivi du transport routier (732.4t/an) .

II-3-4 Analyse de la situation

Les zones de dépassement des valeurs limites annuelles pour la protection de la santé identifiées sur le territoire du PPA se situent, tant pour les particules en suspension que pour le dioxyde d'azote, à proximité des principaux axes de circulation et notamment le long du périphérique de l'agglomération toulousaine.

II-4 Actions prises pour la qualité de l'air

II-4-1 Les actions prises au titre du nouveau PPA

Le plan prévoit 19 actions à caractère réglementaire ou volontaire ainsi que des actions d'accompagnement. Ces actions concernent :

- Mesures A (A1 à A3) : les sources fixes de pollution atmosphérique (émissions industrielles, émissions issues du chauffage)
- Mesures B (B1 à B8) : les sources mobiles de pollution atmosphérique (secteur des transports)
- Mesures C (C1 à C4) : la planification urbaine (prise en compte de la qualité de l'air dans les démarches d'aménagement et les projets)
- Mesures D (D1 à D4) : l'information et la sensibilisation (information et sensibilisation de la population)

Les fiches actions précisent le ou les pilotes des actions ; la ou les structures partenaires ; les indicateurs de suivi ; les conditions et échéances de mise en œuvre.

II-4-2 Mesures et procédures d'information et d'alerte du public en cas d'épisode de pollution atmosphérique

L'arrêté préfectoral du 12 octobre 2012 définit la procédure d'information et d'alerte de la population en cas de pollution atmosphérique. Cet arrêté sera révisé en application de l'arrêté interministériel du 26/03/2014 (abaissement temporaire de la vitesse autorisée...).

II-4-3 Les actions prises au titre des autres plans existants

Le plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUCA) propose 38 mesures, classées selon 5 priorités, afin d'améliorer la qualité de l'air, en particulier dans le domaine des transports.

II-4-4 Evaluation globale du PPA sur ses impacts attendus sur la qualité de l'air

L'évaluation du PPA est réalisée en modélisant les niveaux de concentration des polluants atmosphériques entre 2009 et 2020. La quantification des émissions est déterminée selon une méthodologie nationale à l'aide de l'outil de calcul ACTAIR pour les 5 secteurs d'activité : résidentiel, tertiaire, industriel, agricole et transports.

Selon les hypothèses du modèle, des plans et tableaux font apparaître une amélioration très sensible de la situation à l'échéance 2020.

II-4-5 Modalités de suivi annuel de la qualité de l'air

Des contrôles, éventuellement assortis de sanctions, seront réalisés par les services chargés de la protection de l'environnement. Un tableau de bord sera présenté chaque année au comité de suivi ; il sera rendu public.

II-5 Annexes

13 annexes viennent compléter et éclairer certains points du PPA.

N°1 : Glossaire ;

N°2 : Extraits du code de l'environnement ;

N°3 : Tableau des normes pour la pollution de l'air ;

N°4 : Les orientations du SRCAE relatives à la qualité de l'air et correspondances avec les actions du PPA2 ;

N°5 : Les actions du PDU relatives à la qualité de l'air et correspondance avec les actions du PPA2 ;

N° 6 : Méthodologie d'inventaire des émissions de polluants ;

N° 7 : Bilan des mesures du PPA 2006 ;

N°8 : Mesures visant à réduire la pollution atmosphérique, élaborées avant le 11 juin 2008, au niveau européen, national et local ;

N°9 : Liste des 117 communes de la zone PPA ;

N° 10 : évaluation de l'impact de l'abaissement de la vitesse.

N°11 : Interprétation des résultats de l'étude ORAMIP sur l'impact des réductions de vitesse ;

N°12 : Niveaux de concentration observés pour les polluants réglementés autres que les NOx, O3, PM10 et PM2,5 ;

N°13 : Coordonnées des stations de mesure de l'ORAMIP et positionnement par rapport aux cartes de concentration à l'horizon 2020.

II-6-Avis des collectivités territoriales

Le projet de Plan a été soumis, après avis du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), à l'avis des collectivités et instances suivantes:

- les 117 communes et 70 établissements publics de coopération intercommunale situés dans le périmètre du PPA
- le Conseil Régional Midi Pyrénées
- le Conseil Département de la Haute Garonne.

Parmi ces 189 collectivités consultées, 28 avis ont été émis dont :

- 15 avis favorables
- 13 avis favorables avec réserves ou observations
- 0 avis défavorable.

Les avis comportant des réserves ou observations figuraient dans le dossier soumis à enquête.

Les principales réserves ou interrogations dans le cadre de ces consultations ont été les suivants :

- l'absence de mesures visant à réduire la pollution issue du trafic aérien, et notamment la non-reconduction de la mesure B5 du PPA de 2006 visant à limiter le temps de fonctionnement des auxiliaires de puissance sur l'aéroport Toulouse Blagnac
- l'absence de mesures spécifiques à l'ozone et au COV
- l'absence de mesures visant à réduire l'usage des phytosanitaires en milieu péri urbain,
- l'absence de mesures visant à développer les transports en commun (TC en site propre , prolongement ligne B du métro,...)
- la non reconduction de certaines actions du PPA de 2006 qui paraissent pourtant encore nécessaires (action D2 : « faire prendre conscience de l'impact de transport choisi sur la pollution atmosphérique »
- un manque de clarté sur les hypothèses de la modélisation de la qualité de l'air à échéance 2020, et des réserves/doutes sur les scénarii retenues ainsi que sur les améliorations annoncées
- la non-prise en compte, dans les simulations des émissions du secteur résidentiel, des 100 000 habitants supplémentaires attendus dans l'agglomération toulousaine d'ici 2020. Il est proposé pour corriger la projection des émissions à échéance 2020 d'affecter une quantité moyenne d'émission pour la part « chauffage résidentiel »
- la pertinence des indicateurs de suivi retenus, la difficulté voire l'impossibilité de les comptabiliser et donc d'en tirer un bilan, l'absence d'objectifs chiffrés pour chaque action
- le manque de précisions du calendrier de mise en œuvre des mesures
- la nécessité de désigner la répartition du pilotage entre communes, intercommunalités et autres partenaires désignés comme tel pour mener les actions A1,B5, C3, D1, et D3

- l'absence de moyens financiers pour la mise en œuvre des mesures, notamment celles dont le pilotage devra être assuré par les communes et EPCI

- la mise en cohérence opérationnelle de ce plan avec le Plan de Déplacement Urbain

- la faiblesse des actions proposées : trop de mesures de communication/sensibilisation et pas assez de mesures réglementaires face aux objectifs fixés.

- les difficultés financières pour assurer la mise en œuvre des mesures prévues lors des épisodes de pic de pollution (TC gérée par la Région)

III- ANALYSE DES OBSERVATIONS

INTRODUCTION

Les observations ont fait l'objet d'un procès verbal de synthèse qui a été transmis au responsable du projet, la DREAL de Midi Pyrénées, le 17 novembre 2015.

Cette dernière a adressé à la Commission un mémoire en réponse avec annexes le 30 novembre 2015. Il convient de noter que chacune des observations recueillies a fait l'objet d'une réponse de la part de la DREAL. La Commission en a pris connaissance et a préféré, pour la bonne approche de celles-ci, en regrouper l'essentiel autour de thèmes identifiés.

Ces documents sont annexés au présent rapport. Chacun pourra s'y reporter pour prendre connaissance de la réponse spécifique de la DREAL aux observations recueillies.

La DREAL a précisé que les points qu'elle envisageait de modifier dans le projet de PPA sont présentés en **gras** dans le texte.

Pour la bonne compréhension des chapitres thématiques qui suivent, il est précisé que les divers éléments d'analyse, à savoir, les observations du public, le mémoire en réponse du responsable de projet et l'analyse de la Commission d'enquête sont identifiés par des typographies différentes :

1 – Les observations du public en clair droit ;

2 – Le mémoire en réponse du responsable de projet en clair italique, avec en gras, les propositions d'amendement du projet de PPA qu'il propose ;

3 – L'analyse de la Commission d'enquête, en clair droit encadré.

III- 1 Les justifications de l'évolution du PPA1 au PPA2

Cette question a été peu abordée par le public. Europe Ecologie les Verts ainsi que certaines collectivités territoriales (Sicoval, Conseil Régional, Tournefeuille) regrettent l'abandon de certaines mesures du PPA1 de 2006 comme la réduction des applications de composés phytosanitaires en milieu périurbain, l'intensification des contrôles de pollution ou encore des actions de communication visant à « faire prendre conscience de l'impact du transport choisi sur la pollution atmosphérique ». De surcroît la suppression de toute

mesure à l'égard de la plateforme aéroportuaire de Toulouse Blagnac a été citée de nombreuses fois et très vivement regrettée.

Outre ces observations sur la non-reconduction de certaines mesures du précédent PPA, la question du bilan dans son ensemble n'est pratiquement pas évoquée par le public. Le dossier lui-même liste (page 15) les mesures non reconduites sans indiquer la raison de ce choix. La Commission a souhaité avoir quelques précisions auprès du responsable du projet :

1° Question : Le bilan du PPA de 2006 fait apparaître de nombreuses actions non réalisées, faute de moyens financiers, d'absence d'arrêtés préfectoraux, ou d'implication des différents partenaires. En quoi la mise en oeuvre du PPA 2 proposée va-t-elle être différente ou améliorée ?

Réponse de la DREAL, responsable du projet:

Les résultats et le suivi inégaux, suivant les actions, du premier PPA est un retour d'expérience qui a été pris en compte. C'est pourquoi le projet de révision du PPA a fait l'objet d'un important travail de concertation avec les différents partenaires et pilotes des actions afin de s'assurer qu'ils étaient effectivement prêts à piloter ou à participer aux actions définies.

De même (cf pages 122 et 123 du PPA) des indicateurs ont été définis pour chaque action et feront l'objet d'un bilan annuel auprès du comité de suivi du PPA et du CODERST du département.

Enfin dans le cadre du contentieux européen sur les NOx, la DREAL doit transmettre à la direction générale du climat (DGEC) qui le transfère à la Commission européenne un état d'avancement des actions du PPA.

Le travail préparatoire effectué, les outils de suivi décidés et l'obligation de reportage à la Commission européenne doivent permettre une avancée régulière et contrôlée des différentes actions du PPA.

Analyse de la Commission

La DREAL nous indique que les différents partenaires et pilotes des actions sont prêts à mener les actions définies dans le PPA ou à y participer.

La Commission est convaincue qu'effectivement la mise en oeuvre effective du PPA dépend d'un engagement fort de ses différents acteurs.

En ce sens, la Commission a bien noté que pour chaque action du PPA un « pilote de la mesure » a bien été désigné comme responsable de sa mise en oeuvre. Des structures « partenaires » sont également désignées - sans que leurs responsabilités ne soient toutefois précisées, notamment en cas d'inaction de leur part -.

En outre, la Commission relève également :

- pour les actions A1, B5, C3, D1 et D3 les pilotes désignés sont : « commune/intercommunalités » : le fait de désigner plusieurs pilotes peut conduire à des difficultés d'organisation. Plusieurs EPCI et communes (CUTM, SICOVAL, Communauté d'Agglomération du Muretain, Villeneuve-Tolosane) ont d'ailleurs, dans le cadre des consultations précédant l'enquête publique, souligné la nécessité de désigner précisément le responsable de ces mesures.
- Certaines communes comme Villeneuve-Tolosane ont demandé expressément que ce soit l'intercommunalité et non pas la commune qui porte le pilotage de ces actions, estimant ne pas disposer des moyens humains et financiers pour définir et contrôler les actions mises en oeuvre.

- Pour la mesure B8, les partenaires ne sont pas indiqués (« fonction des mesures qui seront étudiées »)
- La question du financement n'est pas abordée

Concernant le suivi de la mise en œuvre effective du PPA, la Commission prend acte des engagements qui devront être tenus sur l'état d'avancement des actions du Plan auprès de la Commission Européenne, et estime qu'ils devraient en principe permettre une amélioration du suivi.

Concernant l'absence de moyens financiers et d'arrêtés préfectoraux, le responsable du Plan n'apporte pas de réponse. Voir ci-après les points III-3 (coût et financement) et III-4 (suivi).

2° Question : Certaines actions ont été assouplies par rapport au plan précédent comme par exemple la mesure A3 qui ne donne plus la possibilité d'arrêtés préfectoraux de « prescriptions spéciales » avec fixation de valeurs plus contraignantes que les valeurs limites de rejet réglementaires. Certaines autres n'ont pas été reprises comme la réduction des émissions de NOx d'origine industrielle, alors que selon le bilan donné en annexe VII elles semblaient efficaces pour améliorer la qualité de l'air. Quelles justifications à ces évolutions ?

Réponse DREAL :

Le PPA 2 n'a pas été établi à partir du bilan du PPA 1 mais a bien été repensé en fonction de l'état des lieux de la pollution de l'air de l'agglomération et des priorités (notamment en termes de polluants et de sources d'émissions) à mettre en œuvre. Le PPA 1 a été un élément pris en compte pour l'élaboration du PPA 2, au même titre que les retours d'expériences des autres PPA de France et notamment les actions envisagées dans les PPA d'autres agglomérations récentes. Les fiches actions du précédent PPA relatives à des polluants qui ne sont pas réglementés ou qui ne font pas l'objet de dépassements des valeurs limites réglementaires n'ont ainsi pas été retenues.

En ce qui concerne plus précisément la mesure A3 du précédent PPA, elle s'applique aux installations de moins de 20MWe.

A noter que cette mesure n'a finalement pas été mise en œuvre dans le cadre du PPA 1.

Dans le cadre du PPA 2, il est proposé :

- dans la mesure A2 d'imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaudières de puissance comprise entre 400kW et 2MW ;

- dans la mesure A3 qui concerne les chaudières de 2 à 20MW, de vérifier l'application de la réglementation générale sur ces équipements qui a été fortement sévérée depuis l'approbation du PPA 1 en 2006. Des contrôles par sondage permettant la vérification du respect des valeurs limites réglementaires seront ainsi mis en place et des sanctions pour les sites qui ne respecteraient pas seront proposées.

Cette mesure de vérification et d'imposition du respect de la réglementation est une action nouvelle, en effet ces installations ne font actuellement pas, sauf cas particulier, l'objet de contrôles de l'administration.

Proposition de modification : il sera proposé d'ajouter dans la fiche action A3 que, dans un deuxième temps, en fonction des résultats des contrôles effectués et si les bilans annuels de suivi du PPA réalisés montraient le besoin de renforcer la baisse des émissions de NOx et de poussières pour diminuer le nombre de personnes exposées, la possibilité de fixer des valeurs limites de rejets plus contraignante serait examinée, en tenant compte du coût économique de ces mesures.

En ce qui concerne la réduction des NOx d'origine industrielle, l'action menée dans le cadre du PPA, qui s'appuyait en fait sur la réglementation européenne et française relative à la directive IPPC (directive relative à la prévention et à la réduction intégrée des pollutions) qui impose aux

industries les plus polluantes la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles pour réduire leurs émissions a effectivement permis de réduire les émissions industrielles de NOx. Les études réalisées par l'ORAMIP montrent qu'en 2008, les ICPE ne représentaient que quelques pourcents (cf page 101) des émissions totales de NOx du territoire. De plus la directive IPPC a été remplacée par la directive IED (relative aux émissions industrielles) qui va obliger les plus gros industriels à réduire encore leurs émissions. Ces deux arguments : la faible part des émissions dues aux ICPE et le fait que la limitation de leurs émissions soient encadrées par une nouvelle directive européenne ont conduit à ne pas proposer de fiche spécifique dans le cadre du nouveau PPA.

Analyse de la Commission :

La Commission a bien noté le choix de la DREAL de ne pas reconduire les actions du précédent PPA concernant les polluants qui ne sont pas réglementés ou qui ne font pas l'objet de dépassements des valeurs limites réglementaires.

La Commission comprend ce choix, le PPA ayant pour objet « de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites ... » (art. L222-5 du code de l'environnement).

Néanmoins, la Commission relève que l'objectif qualité de l'ozone n'est pas atteint (p. 45 du dossier)

A ce titre la Commission pense que le comité de suivi devra être particulièrement vigilant à l'égard de ces émissions et prévoir l'adjonction d'une action spécifique pour réduire la pollution à l'ozone en cas de nouveau dépassement de la valeur cible d'ici 2020.

Concernant la justification du choix de ne pas reconduire dans le cadre du nouveau PPA d'action spécifique à la réduction de NOx d'origine industrielle, la Commission a bien acté les précisions apportées par la DREAL : la faible part des émissions dues aux ICPE, liée au renforcement de la réglementation sur les émissions atmosphériques de ces installations justifie l'absence de mesures spécifiques sur ce point.

Concernant la mesure A3, l'analyse de la Commission figure au point III-5-1 ci-après.

III- 2 Le périmètre du PPA – La méthodologie et la modélisation

III- 2- 1 Le périmètre du PPA

La question du périmètre du PPA est soulevée par un intervenant (n°17 M. Laurier) ainsi que par la Commission d'enquête. En effet le périmètre du PPA est calqué sur celui du PDU ce qui lui donne une certaine légitimité administrative ; mais il ne tient pas compte de la réalité du terrain qui va bien au-delà de ces limites. En particulier il laisse de côté de larges échancrures sur des territoires qui relèvent de l'aire urbaine de Toulouse, surtout à l'ouest.

Les éléments géographiques, tels les reliefs, la géologie, les couvertures végétales ou artificialisées, la climatologie, qui exercent un rôle sensible dans les mouvements des masses d'air sont ainsi ignorés.

Dans sa réponse la DREAL observe que ce périmètre du PDU est aussi celui de la zone de surveillance de l'ORAMIP sur lequel on dispose en outre d'un modèle de déplacement, ce qui permet d'avoir des données très précises du trafic sur la zone. Les résultats

montrent que les zones en dépassement des valeurs limites réglementaires sont toutes incluses dans le périmètre du plan.

Analyse de la commission :

La Commission d'enquête admet qu'en effet un regroupement des données des différents organismes (SMTC, ORAMIP ...) nécessaires aux modélisations, permet une approche plus fine de la réalité issue de ces modélisations et donc une meilleure adaptation des actions envisagées pour lutter contre la pollution. La Commission estime néanmoins que la réalité du terrain, notamment les phénomènes de diffusion et de déplacement des substances polluantes – qui ne rejoignent pas forcément ceux inhérents à l'élaboration du PDU ni au modèle de déplacement des flux routiers – doivent, à l'avenir, être prises en compte.

III- 2- 2 La méthodologie

Le PPA est un outil local de lutte contre la pollution atmosphérique dont les actions ont notamment pour objet de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs respectant les normes fixées. Le présent projet s'intéresse à trois polluants principaux (NOx, PM10, PM2,5) en ignorant l'ozone, les COV et les produits phytosanitaires (traités dans le plan précédent). Plusieurs intervenants et la Commission d'enquête ont soulevé cette question car ils pensent que l'action sur la santé de ces trois derniers polluants est loin d'être négligeable.

Dans sa réponse la DREAL indique que le choix a été fait par le responsable de projet de concentrer les efforts sur la réduction des émissions de NOx et des poussières.

La DREAL précise que les **phytosanitaires** ne sont pas des polluants réglementés mais qu'ils feront l'objet d'une action du plan national santé environnement (PNSE) qui va être déclinée à l'échelle de la nouvelle région.

S'agissant des composés organiques volatils (**COV**), seul le benzène fait l'objet d'une valeur limite annuelle qui n'est pas dépassée sur le territoire du PPA.

Pour l'**ozone**, il n'y a pas de valeur limite mais une valeur cible (120 microgrammes/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile en moyenne calculée sur 3 ans). L'ozone résultant notamment de la transformation des NOx, la réduction des émissions de NOx contribue à la réduction de l'ozone.

Suite à une observation de la FNE le responsable du projet précise que la valeur cible a été dépassée dans la région au cours de l'année 2015 (27 jours à Gaudonville dans le Gers et 34 jours à Castres) **mais pas sur le territoire du PPA.**

Analyse de la Commission :

La Commission d'enquête prend acte de cet argumentaire justifiant la concentration des efforts sur la réduction des émissions de NOx et des poussières. Néanmoins elle regrette que le PPA ne soit pas le seul outil de référence pour la lutte contre toutes les pollutions de l'air.

III- 2- 3 La modélisation

Les projections faites à l'horizon 2020 ont été établies par un modèle de calcul à partir de mesures de terrain d'origine ancienne (2009) et d'hypothèses d'évolution des émissions issues de l'étude OPTINEC 5, fortement minorantes, qui ne sont pas détaillées. On aboutit ainsi à des résultats d'apparence très favorables qui étonnent certains intervenants (Cf les observations n°s16 FNE et 26 : M. Souldadie) ainsi que la Commission d'enquête.

La Commission d'enquête a donc interrogé le responsable du projet sur la fiabilité des hypothèses de calcul et sur les mesures de pollution atmosphérique effectuées entre 2009 et 2014 afin de voir si les données recueillies depuis 2009 allaient dans le sens des prévisions.

Dans sa réponse, la DREAL indique que les mesures et modélisations ont été réalisées par l'ORAMIP, organisme agréé doté d'une gouvernance à quatre collèges (Etat, Collectivités, Industriels, Associations Environnementales) et d'un financement multipartenarial qui garantissent une indépendance et une transparence dans la réalisation de ses missions. Ces mesures et modélisations sont effectuées en conformité avec les guides méthodologiques nationaux et selon les référentiels normatifs existants.

L'année 2009 a été fixée comme année de référence pour l'application des ratios d'évolution par la direction générale de l'énergie et du climat lors du lancement de la révision des PPA en 2011 afin que tous les PPA aient la même base.

Selon les bases exposées ci-dessus, les données de l'ORAMIP postérieures à 2009 montrent une réduction progressive des surfaces en dépassement et du nombre de personnes exposées (réduction de plus de 50% du nombre de personnes exposées à plus de 40microgrammes/m³ de NO₂ entre 2009 et 2012).

POP AUAT 2010

Population touchée:	2009	2010	2011	2012
Dépassement de 35 µg/m ³ en moyenne annuelle	31 285	26003	21414	16734
Dépassement de 40 µg/m ³ en moyenne annuelle:	14 591	10 908	8 742	6 561
18h de dépassement de 200 µg/m ³	5 256	9 234	842	1 199

Nota : les données 2013, 2014et 2015 ne sont pas disponibles à ce jour.

Analyse de la Commission :

La Commission d'enquête prend acte des informations complémentaires fournies par la DREAL qui montrent que la méthode de calcul appliquée par l'ORAMIP serait respectueuse des consignes nationales et ne comportait pas de possibilités

d'investigations sortant du cadre imposé par les administrations centrales. Même si les références remontant à 2009 apparaissent aujourd'hui très anciennes.

Elle note également que les résultats intermédiaires communiqués pour le NO2 semblent aller dans le sens d'une réduction progressive des émissions polluantes et des surfaces et personnes exposées. Toutefois rien ne permet de contrôler que les hypothèses de diminution des émissions prévues à l'horizon 2020 issues de l'étude OPTINEC 5 soient suffisamment étayées. Or c'est sur ces hypothèses contestées par certains que repose toute la crédibilité du dossier. La Commission estime que la vérification de ces hypothèses justifie des mesures de suivi particulièrement efficaces. Elles sont abordées au point III-4 ci-après.

III- 3 Le coût et le financement

Le coût et le financement des mesures envisagées sont peu évoqués par le public. Une personne craint une charge supplémentaire pour les contribuables. Une autre (obs. 26) : *« Enfin, si le financement de certaines mesures n'a pas été assuré dans le PPA v1, quelles garanties que le financement de certaines mesures du PPA v2 le seront ? L'aspect financier n'est pas abordé. »*

Plusieurs des collectivités territoriales consultées sur le projet ont mis en avant l'absence de moyens financiers pour la mise en œuvre des mesures, notamment celles dont le pilotage est confié aux communes et EPCI.

En conséquence la Commission d'enquête a questionné le responsable du projet en ces termes :

« La plupart des mesures, à l'exception de celles concernant les limitations de vitesse, la billettique et la planification urbaine, nécessitent un investissement financier. Le projet de plan n'énonce pas de modalités financières ou de mobilisation des institutions ou des collectivités à cet égard. L'évaluation du coût de l'application de ces mesures ne figure pas au dossier.

Pourtant le code de l'environnement stipule que le plan doit préciser *« les indicateurs de moyens notamment financiers nécessaires à la réalisation des actions engagées »* (R222-15-6° du code de l'environnement).

Ce plan apparaît donc comme soumis à la bonne volonté d'application des pilotes et partenaires désignés. En ces temps de dures restrictions budgétaires, la Commission perçoit là un fort risque pour que beaucoup de ces mesures demeurent lettre morte. En quoi serait elle dans l'erreur ? Un financement particulier et dédié est il prévu ? »

Réponse de la DREAL :

« Différents modes de financements sont prévus pour les actions du PPA :

- les budgets des collectivités ;

- le financement de l'Etat via des appels à projets, dont l'appel à projet ville respirable pour lequel Toulouse métropole a été désignée lauréate le 30 septembre (Toulouse métropole pourrait dans ce cadre bénéficier de financements pouvant aller jusqu'à 2 000 000 d'euros pour réaliser des actions concrètes en faveur de la qualité de l'air), mais aussi le fond bois ADEME qui sera renouvelé en 2016 et 2017 et qui permet un financement à hauteur de 50 % de l'Etat pour les collectivités qui s'engagent à aider les habitants à renouveler leur chauffage au bois.

- les crédits états, alloués pour la mise en œuvre d'actions du PPA aux DREAL : de l'ordre de 1 à 1,5 millions d'euros par an pour l'ensemble des 19 PPA de France.

- les crédits d'autres partenaires, par exemple l'ARS a subventionné l'ORAMIP à hauteur de 300 000 euros pour lancer la campagne de sensibilisation des enfants dans les écoles (action D2).

Il sera proposé d'ajouter un paragraphe sur le sujet en page 122 du PPA dans les modalités de suivi. »

Analyse de la Commission :

La Commission note l'absence de réponse vis-à-vis du coût des mesures envisagées. La réponse de la DREAL énonce plusieurs sources de financements dont la plupart sont chiffrées. Examinons les :

1 – Les budgets des collectivités : L'Etat, responsable du PPA, ne dispose d'aucun levier pour arbitrer les priorités des collectivités ; il est à craindre que les contraintes budgétaires auxquelles elles sont soumises ne laissent pas de marge suffisante.

2 – Les fonds découlant de l'appel à projet ville respirable, sur le seul périmètre des 37 communes de Toulouse Métropole, évalués à 2 000 000 €, affectées aux actions en faveur de la qualité de l'air.

3 – Le fonds bois ADEME sera renouvelé en 2016 et 2017, sans précision du montant.

4 – Le crédit d'Etat spécifique au soutien de la mise en œuvre des PPA est de l'ordre, selon les chiffres cités, de 50 000 à 100 000 € par an pour le PPA de l'agglomération toulousaine.

5 – Divers autres crédits, pour lequel est citée la subvention ARS accordée à l'ORAMIP pour des actions de sensibilisation à hauteur de 300 000 €.

Parmi les mesures envisagées, il peut être considéré que les « A », concernant les sources fixes de pollution atmosphériques, peuvent se contenter, à strict minima, de mesures d'information sur les économies réalisables et le soutien fiscal. Il peut aussi être considéré que les mesures « C », concernant les documents organisant la planification urbaine, ne justifient pas en elles même un coût. Il s'agit, au cours de leur élaboration, de tenir compte du PPA.

Les mesures « D » de sensibilisation seront proportionnées aux ressources affectées. Il est à craindre, au vu des montants avancés et des autres mesures coûteuses, qu'elles seront limitées.

Pour les mesures « B », concernant les sources mobiles de pollution, il convient de les détailler :

B1 : la réduction des vitesses ne paraît pas nécessiter un budget d'investissement particulier,

B2 : la création d'aires de stationnement dédiées au co-voiturage, et de moyens d'accès « doux » aura un coût significatif à prendre en charge par les collectivités locales. Pourront-elles faire cet effort ?

B3 : les planifications envisagées ne paraissent pas fortement budgétivores,

B4 : le développement des continuités cyclables, leur mise aux normes, nécessitent aussi un financement des collectivités locales sans rapport avec les crédits du PPA.

B5 à B8 : la mise en œuvre de ces mesures pourrait être relativement économique, même si certains aspects, comme l'adaptation de l'usage de véhicules moins polluants, pourrait justifier une action volontaire et rapide nécessitant un budget conséquent.

En conclusion, la Commission regrette l'absence d'évaluation du réel coût de ces mesures qui l'empêche de vérifier l'adaptation des ressources citées aux besoins. De ce fait, et au vu de certaines mesures opportunes mais coûteuses, elle demeure très interrogative sur la suffisance de ces budgets qui conditionnent une bonne part du succès de plusieurs

mesures du PPA. Elle prend note de la possibilité d'inclure des indications supplémentaires dans le projet de PPA qui constitue une modeste amélioration.

III- 4 -L'Organisation du suivi

Même si cet aspect n'a été soulevé qu'implicitement par le public, les collectivités territoriales consultées s'interrogent sur la pertinence des indicateurs de suivi retenus, la difficulté voire l'impossibilité de les comptabiliser et donc d'en tirer un bilan. Elles soulignent l'absence d'objectifs chiffrés pour chaque action.

La Commission d'enquête a questionné le responsable de projet :

Quelles mesures ont été prises lors du constat de la non-application de certaines actions du PPA1 et à quelles échéances par rapport à ce constat ?

Réponse de la DREAL :

« Le suivi des actions est un point qui a été identifié, lors de l'élaboration du PPA 2, comme à améliorer par rapport au premier PPA. C'est pourquoi, comme indiqué à la réponse 2,1, des indicateurs de suivi de chaque action (cf pages 122 et 123 du PPA) ont été définis et feront l'objet d'un bilan annuel auprès du comité de suivi du PPA et du CODERST du département. »

La réponse 2.1 citée est la suivante :

« Les résultats et le suivi inégaux, suivant les actions, du premier PPA est un retour d'expérience qui a été pris en compte. C'est pourquoi le projet de révision du PPA a fait l'objet d'un important travail de concertation avec les différents partenaires et pilotes des actions afin de s'assurer qu'ils étaient effectivement prêts à piloter ou à participer aux actions définies.

De même (cf pages 122 et 123 du PPA) des indicateurs ont été définis pour chaque action et feront l'objet d'un bilan annuel auprès du comité de suivi du PPA et du CODERST du département.

Enfin dans le cadre du contentieux européen sur les NOx, la DREAL doit transmettre à la direction générale du climat (DGEC) qui le transfère à la Commission européenne un état d'avancement des actions du PPA.

Le travail préparatoire effectué, les outils de suivi décidés et l'obligation de reportage à la Commission européenne doivent permettre une avancée régulière et contrôlée des différentes actions du PPA. »

Analyse de la Commission :

La Commission note que le responsable du projet prend en considération la nécessité de mettre en œuvre un suivi efficace. La périodicité annuelle des évaluations apparaît à la hauteur des enjeux. La mise en place d'un comité de suivi et la mission qui lui est confiée (bilan, validation, publication, propositions d'amélioration) doit permettre un regard efficace sur l'application des mesures. L'articulation entre ce comité, le CODERST (conseil

départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) et la DREAL n'est toutefois pas précisée. Il est donc vraisemblable que ce comité soit seulement consultatif.

La Commission souhaite que l'instance décisionnelle du suivi, l'Etat, soit tenue de motiver ses décisions. Elle estime nécessaire que les arguments ou les contextes qui pourraient justifier la non prise en compte des avis et réserves éventuelles du comité de suivi soient explicitement exposés dans le document portant la décision et devant être publié.

La composition du comité n'est pas abordée. La Commission souhaite qu'elle comprenne, en une proportion conséquente des représentants organisés de la société civile tels les représentants des usagers des transports (individuels, dont les motorisés, piétons et cyclistes, et collectifs), des consommateurs, des associations agréées de protection de l'environnement ...

La Commission s'interroge également sur la faiblesse de moyens de contraintes et de sanctions en cas de non réalisation d'une mesure. C'est sur l'hypothèse de la bonne volonté et des moyens de chaque pilote et partenaire que se fonde l'application de ce plan. Seule la Commission Européenne dispose de tels moyens à l'égard de l'Etat et des collectivités locales s'il se montrait insuffisamment efficace.

La Commission constate et regrette que le plan ne dispose pas en lui-même de moyens de contraintes.

En ce qui concerne les indicateurs de suivi, il conviendra de se reporter aux analyses spécifiques de chaque mesure développées ci-après, point III-5.

III- 5 Autres points majeurs évoqués par le public

III- 5 - 1 Concernant l'aéroport

Si seulement une petite dizaine d'observations aborde cette question, elle est la plus citée. Les associations intervenues pendant l'enquête sont le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CNNAAT), France nature Environnement (FNE), l'Association de Défense du Quartier de Lardenne (ADQL), le Comité de Quartier Croix de Pierre (CQCP), le groupe « Ensemble pour Colomiers ». Plusieurs organisations syndicales et politiques approuvent les conclusions du CNNAAT, savoir : UFCNA, Université populaire de Toulouse, Fondation Copernic, Solidaires 31, FSU 31, CGT 31, Ensemble 31, NPA 31, Parti de gauche 31, PCF 31 et EELV. Les signatures ne sont pas toujours précédées du nom du signataire et aucune ne comporte la fonction du signataire au sein de la structure représentée.

L'UFCNA estime que la pollution d'origine aéronautique est bien supérieure à ce que retient le PPA2. Une comparaison avec le site d'Orly conduit à majorer les impacts de plus de 50% (de 2 à 3,1%). Il convient donc de s'interroger sur les méthodologies employées : le nombre, le positionnement et les capacités des appareils de mesure posent question; la prise en compte de la totalité des émissions polluantes est incertaine notamment à l'égard des avions en vol au dessus du seuil de 3 000 pieds; l'absence de prise en compte des fortes évolutions attendues du trafic ainsi que de l'aéroport de Franczal.

Elle regrette que le PPA2 s'exonère de prise en compte de ces nuisances au motif des démarches volontaires de réduction des émissions menées par l'ATB et souhaite un minimum de surveillance de ces démarches.

Elle estime que l'avis de l'ACNUSA n'est pas franchement et massivement favorable au PPA2 comme il est dit au dossier et souligne les insuffisances avancées.

Elle propose une série de mesures de nature à améliorer l'efficacité du PPA2, notamment :

- évaluation complète des émissions du transport aérien,
- application des directives OMS,
- plafonnement du trafic aérien,
- faire évoluer la taxation du transport aérien, particulièrement favorisé sur ce point,
- en cas de pic de pollution, avoir recours à la restriction du trafic aérien.

In fine l'UFCNA donne un avis défavorable au projet de PPA2.

L'ADQL confirme son rattachement à la CCNAAT et souscrit à ses remarques à l'égard du PPA.

Une personne indique que l'illustration du projet de couverture du dossier comporte un avion. Or les pollutions issues du trafic aérien ne sont pas prises en compte. D'où la demande de les intégrer (données, relevés et périmètres concernés).

Le comité de quartier Croix de Pierre- route d'Espagne apporte son soutien à l'avis du CCNAAT.

Puis, dans une longue intervention le comité demande:

- de décliner dans le PPA les mesures du SRCAE: n°s 40-air, 41-air, 43-air, 46-trv.
- d'envisager une réorganisation des vols sur les différentes plateformes aériennes de l'agglomération afin de réduire la pollution de l'air environnant.
- de traiter les conséquences sur la pollution de l'air d'une augmentation éventuelle des vols de fret sur ATB.

Le groupe "Ensemble pour Colomiers" est favorable au PPA. Il demande, entre autres, l'intégration de la zone aéroportuaire dans le PPA.

Un intervenant souligne que le triplement du trafic aérien généré par le rachat de l'aéroport de Blagnac est incompatible avec le bien être et la santé des habitants de l'agglomération.

Un autre : l'impact des émissions des pollutions atmosphériques liées au trafic aérien n'est pas mentionné dans le dossier, malgré les prévisions d'intensification du trafic.

Existe t il des mesures de la pollution liée à ce trafic dans l'agglomération toulousaine? A Goyrans? où se situent les capteurs? quelles sont les procédures des mesures?

Quelles sont les actions prévues pour la protection atmosphérique par l'aéroport Toulouse Blagnac ?

Avis défavorable du fait de l'absence de prise en compte du trafic aérien.

Réponse générale de la DREAL sur le sujet « trafic aérien » :

« Contrairement à certaines observations portées pendant l'enquête, les émissions liées à l'aéroport de Toulouse Blagnac (principal aéroport de la zone) ont bien été prises en compte dans la quantification des émissions pour la référence 2009, ainsi que pour la modélisation 2020 et la détermination du nombre de personnes exposées.

La contribution de l'aéroport de Toulouse Blagnac est de l'ordre de 3% (332 tonnes) en 2009 et de 5% en 2020 (366 tonnes) du total des émissions de NOx de la zone du PPA, et de 0,5 % (12,6t) en 2009 et de 1% (17.9t) en 2020 pour les PM10.

Les stations de mesures de l'ORAMIP placées à proximité de l'aéroport ne mesurent pas plus de

polluants que les stations situées en centre-ville de Toulouse.

Nous rappelons également que l'ORAMIP est une association agréée par l'Etat pour la surveillance et la modélisation de la qualité de l'air, à ce titre elle utilise des méthodes et outils de références pour la réalisation de ses modèles et prévisions.

A noter par ailleurs que les hypothèses d'émission à échéance 2020, données au niveau national, intègrent une augmentation significative (cf p140) des émissions liées au trafic aérien qui sont en fait bien plus importantes que celles estimées localement par le gestionnaire de l'aéroport, cette surestimation conduit donc à minimiser l'impact qu'aurait un potentiel accroissement de trafic lié au changement d'actionnaire.

Considérant que l'action du PPA1 relative à l'équipement en 400Hz des postes au contact des passerelles de l'aéroport a été réalisée (100 % des postes sont équipés) et que l'aéroport n'est pas un émetteur significatif en polluants atmosphériques de la zone du PPA, il n'a pas été initialement prévu d'action spécifique relative au trafic aérien dans le PPA.

Les autres aéroports/aérodromes de la zone qui ont un impact beaucoup plus réduit (soit du fait du faible trafic, soit du fait que les avions sont des avions légers de loisir) n'ont pas été spécifiquement pris en compte dans l'évaluation des émissions de la zone PPA, l'ORAMIP ne disposait pas de données suffisamment précises sur le trafic, le type d'appareils et compte tenu de l'impact déjà faible de l'aéroport de Toulouse Blagnac, investir du temps et de l'argent pour modéliser les émissions de ces très faibles sources ne nous ait pas apparu opportun.

Pour information :

ATB : en 2014 : 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers ;

Toulouse-Francazal : 3019 mouvements en 2013, 4380 mouvements en 2014 (environ 60% du trafic correspond aux activités du ministère de la défense et de la gendarmerie) ;

Toulouse-Lasbordes : 47462 mouvements en 2013, 51574 mouvements en 2014 (il s'agit uniquement d'avions légers) ;

Muret Lherm : 36037 mouvements en 2013, 35702 mouvements en 2014 (il s'agit uniquement d'avions légers).

Tout en soulignant que le trafic aérien n'est pas le secteur sur lequel il faut agir prioritairement pour améliorer la qualité de l'air de agglomération toulousaine, il va être proposé d'introduire une action concernant le secteur aérien afin d'intégrer les nombreuses observations formulées au cours de l'enquête publique, ces dernières traduisant des inquiétudes et des attentes des habitants de la zone :

« Fiche B9 : Améliorer la connaissance des émissions liées au trafic aérien sur agglomération toulousaine » et poursuivre les actions entreprises par ATB pour réduire les émissions en polluants atmosphériques de la zone aéroportuaire.

Avec quatre sous-actions :

- estimer les émissions des trois aéroports secondaires (en fonction des données disponibles) ;

- modéliser tous les deux ans les émissions liées à l'aéroport de Toulouse-Blagnac ;

- suivre les actions mises en oeuvre par la plate-forme aéroportuaire pour réduire ses émissions en polluants atmosphériques (via une présentation en comité de suivi du PPA).

- équiper tout nouveau poste au contact des passerelles de l'aéroport en 400Hz.

Pour information, les actions réalisées engagées ou prévues en la matière par ATB sont les suivantes :

· Étude sur l'usage du 400 Hz après équipement de tous les postes au contact ;

· Changement des chaudières gaz (fin 2015) ;

· Plan d'actions d'économies d'énergie ;

· Achat d'électricité 100 % renouvelable (2016) ;

· Flotte automobile légère ATB à 30 % électrique ;

· Navette aérogare parking hybride ;

- *Projet de centrale photovoltaïque ;*
- *Place mutualisée de recharge pour les appareils côté piste ;*
- *Place de parking passagers et personnels pour recharge des véhicules électriques ;*
- *Déploiement des actions du plan de mobilité d'ATB ;*
- *Suivi et adaptation de l'offre transport en commun et du pôle multimodal ;*
- *Coopération avec Tisséo pour la mise en œuvre du tramway (ouverture en avril 2015) ;*
- *Développement des lignes de bus ;*
- *Actions pour le développement des modes actifs : vélo et marche ;*
- *Expérimentation du télétravail. »*

Question de la Commission d'enquête :

Le dossier d'enquête énonce que « les émissions de l'aéroport représentent moins de 2% des émissions totales de la zone PPA » (IV de la synthèse des avis de la consultation des collectivités territoriales). Le CCNAAT expose qu'elle serait de 3,1% (page 3 de leur observation). Quelles observations sur quelles réalités, quels calculs, quelles méthodes ont été utilisées pour quantifier le taux d'émission émises par l'aéroport ? Quelles difficultés éventuelles ont pu être rencontrées lors de cette approche ?

Réponse de la DREAL :

« Les émissions liées au trafic aérien sont exprimées comme un pourcentage du total des émissions de la zone, ce pourcentage dépend donc des autres émetteurs et donc des caractéristiques locales de trafic, chauffage, émissions industrielles... Il n'y a pas de raison que ce pourcentage soit strictement équivalent à la contribution des aéroports parisiens aux émissions sur la région parisienne. On remarque toutefois que l'ordre de grandeur est bien similaire.

A noter que l'ORAMIP est une association agréée par l'état pour la surveillance et la modélisation de la qualité de l'air, à ce titre elle utilise des méthodes et outils de références pour la réalisation de ces modèles et prévisions. »

Question de la Commission d'enquête :

Le CCNAAT évoque (page 5 de leur observation) « les lignes directrices publiées par l'OMS en 2005 ... ». Quel est le document concerné ? Nous souhaitons en disposer.

Réponse de la DREAL :

« le document vous a été communiqué. »

Question de la Commission d'enquête :

Le CCNAAT propose treize vraies mesures en pages 7 à 9 de leur document, puis diverses questions ou indications dans les annexes 1 à 3 qui sont parfois en redondances avec les treize vraies mesures. La Commission d'enquête souhaite connaître les réponses et commentaires du responsable du projet sur chacune d'entre elles (en évitant les redondances). Dans les cas où ne serait pas envisagée la prise en compte de ces mesures, ou de quelques-unes d'entre elles, la Commission souhaite en connaître les raisons.

Réponse de la DREAL :

« Il n'est pas prévu de prendre en compte aucune des mesures, soit car elles n'apparaissent pas pertinentes, soit car elles ne peuvent pas être gérées localement au niveau du PPA (ex augmentation de la taxe kérosène). La réponse détaillée à ces « mesures » est donnée dans le document de réponse à la synthèse des observations. »

Voici ce document :

Réponse aux 13 « vraies mesures proposées par le CCNAAT » :

1 : « une évaluation objective et complète de la pollution chimique due au transport aérien dans l'agglomération toulousaine »

Réponse DREAL : « les évaluations d'émissions sur Toulouse et sur les aéroports parisiens sont conduites selon les mêmes principes, les évaluations sont conformes aux documents OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

Les polluants émis au sol sont mélangés et dilués dans la couche limite atmosphérique (C.L.A), définie comme la partie de la troposphère directement soumise à l'influence de la surface terrestre. L'épaisseur de la C.L.A (ou hauteur de mélange) est variable mais elle est en moyenne d'1 km (soit 3 000 pieds environ). Cette couche est caractérisée par des transferts d'énergie entre la surface et l'atmosphère (phénomènes de convection). Les polluants émis au-dessous de la hauteur de mélange sont susceptibles d'avoir un effet sur les concentrations déterminant la qualité de l'air locale. Pour ces raisons, la valeur de 3 000 ft a été retenue par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) aux fins de la certification des émissions des aéronefs. »

2 : un équipement des capteurs de l'ORAMIP en appareils capables de mesurer les retombées en NOx

Réponse DREAL : « les deux stations de mesures à proximité de l'aéroport en sont équipées et donnent les valeurs en temps réel :

<http://oramip.atmo-midipyrenees.org/l-air-de-ma-region/les-chiffres-du-jour/mesures-en-direct>
L'ORAMIP applique la norme NFEN 14211 d'octobre 2012 : Air ambiant - Méthode normalisée pour le mesurage de la concentration en dioxyde d'azote et monoxyde d'azote par chimiluminescence. »

3. le renforcement de la surveillance de la qualité de l'air sur et autour des zones aéroportuaires d'ATB et de Francazal :

Réponse DREAL : « Deux stations de mesures sont déjà implantées à proximité de l'aéroport, ce qui est déjà beaucoup en comparaison du nombre de stations présentes sur la zone PPA (16 stations au total).

Le trafic plus réduit de l'aéroport de Francazal ne justifie pas l'implantation d'une station de mesure. Pour information :

Sur ATB, en 2014 : 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers.

Sur Francazal : 4 380 mouvements en 2014 (environ 60% du trafic correspond aux activités du ministère de la défense et de la gendarmerie).

A noter que le déclenchement des épisodes de pollution se fait principalement sur prévision par modélisation. »

4. L'application des lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005.

Réponse DREAL : « la réglementation applicable en France est issue de la directive européenne n°2008/50/CE du 21 mai 2008 pour un air pur en Europe, transposée dans le code de l'environnement (livre 2 titre 2). Le PPA est construit par rapport au référentiel réglementaire français. »

5. Plafonnement du trafic sur ATB :

Réponse DREAL : « un plafonnement du trafic n'est pas envisagé, mais la réduction des émissions si. Les progrès technologiques réalisés ces dernières années ont permis des progrès continus du secteur aérien en matière d'efficacité énergétique. Des programmes de recherche comportant des objectifs environnementaux ambitieux sont actuellement en cours au niveau

européen, de même que des travaux de l'OACI sur la définition de nouvelles normes d'émissions de polluants.

Par ailleurs, ATB a d'ores et déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures afin de réduire les émissions atmosphériques (notamment la mise en place d'équipements de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs).

Enfin, on peut noter que la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte fixe, pour les exploitants des 12 principaux aéroports français, dont Toulouse-Blagnac, des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en 2020 et en 2025 et leur impose de constituer un plan d'actions pour atteindre cet objectif. Cette disposition prévoit des objectifs chiffrés de réduction : 10 % au moins en 2020 et 20 % au moins en 2025, par rapport à 2010. Un décret d'application est en cours d'élaboration par la direction générale de l'aviation civile en coordination avec les entités concernées dont l'ACNUSA. »

6. Moduler la redevance d'atterrissage sur ATB

Réponse DREAL : « cette modulation n'existe à ce jour sur aucun aéroport français. Une étude est en cours au niveau national afin d'évaluer la pertinence de sa mise en place. En tout état de cause, la mise en œuvre d'une telle modulation ne pourrait se faire qu'en application d'un arrêté ministériel de portée nationale. »

7. Taxer le kérosène

Réponse DREAL : « ce sujet n'est pas de la compétence du PPA. Ces points relèvent en effet de réflexions conduites au niveau national et européen.

Voici néanmoins toutefois quelques éléments de réflexion : la détaxation des produits pétroliers destinés à l'avitaillement des aéronefs répond, pour ce qui concerne les vols internationaux, aux engagements internationaux de la France (article 24 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale) et aux dispositions réglementaires européennes. Pour les vols intérieurs, la suppression de la détaxation serait compatible avec la convention de Chicago et avec la directive européenne sur l'énergie 2003/96 du 27 octobre 2003, mais cette latitude n'a pas été employée par les EM de l'Union qui ne taxent pas le transport intérieur, à l'exception toutefois des Pays-Bas. Son introduction unilatérale ne serait ni efficace, ni équitable, du fait des distorsions de concurrence qu'elle créerait. »

8. Mesures de restriction du trafic aérien en cas d'épisode de pollution

Réponse DREAL : « cette mesure est possible en cas d'épisode majeur de pollution et serait prise par le ministre chargé de l'aviation civile comme le prévoit l'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant. »

9. NOx. P131 du projet de PPA. Ajouter la valeur limite pour la protection de la santé humaine.

Réponse DREAL : « il n'y a pas de valeur limite pour la protection de la santé humaine pour les oxydes d'azotes (NOx), seulement pour le NO2 et cette valeur est bien indiquée en p131 du PPA. »

10. Pourquoi le PPA ne décline pas la recommandation du SRCAE, action 41-air.

Réponse DREAL : « Sur la zone du PPA, la concentration en polluants est relativement bien connue (par les stations de mesures et la modélisation fine réalisée par l'ORAMIP). Cette action du SRCAE porte plus sur des territoires de la région moins connus en termes d'inventaires des polluants et de mesures effectuées. »

11. Equiper les détecteurs pour mesurer le NO2 sur les stations chapitre et Eisenhower.

Réponse DREAL : « cela n'est pas pertinent vis-à-vis des émissions aérienne, ces stations ne sont

pas dans les axes de décollage et d'atterrissage des avions. L'ORAMIP répartit les capteurs dans les stations en fonction notamment des enjeux de la zone où elles se situent. »

12. Revoir intégralement l'analyse de la mesure B5.

Réponse DREAL : « le bilan de cette mesure a été repris (nouvelle version dans le PPA version EP) suite aux observations de l'ACNUSA qui trouvait les données citées anciennes et avait relevé quelques coquilles.

A noter qu'ATB s'est engagé dans le précédent PPA à équiper tous les postes au contact en 400 Hz. 100 % des postes au contact ont été équipés pour plus de 4 millions d'euros d'investissements. »

13 Quel est le résultat de la modélisation de l'ORAMIP de la pollution issue de l'aéroport.

Réponse DREAL :

« Le résultat de cette étude est consultable sur le site internet de l'ORAMIP.

<http://oramip.atmo-midipyrenees.org/component/remository/func-startdown/1288/?Itemid=742> »

« Par ailleurs quelques remarques dans le texte du document du CCNAT:

➤ Page 1 : « des projections de kérosène pulvérisé dans l'air »

Depuis plus de 10 ans, aucun délestage de kérosène n'a été opéré. Il s'agit d'une procédure d'urgence si un avion doit se reposer avec des réservoirs pleins après un incident au décollage.

➤ Page 2 : « en 2014, 300 avions par jours »

En moyenne 257 avions par jour.

➤ Page 4 : « triplement du trafic aérien en 2030 »

En 2000, 103 960 mouvements d'avion pour 5 350 400 passagers

En 2014, 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers

L'ambition exprimée par ATB est d'atteindre 18 millions de passagers à l'horizon 2046.

A titre de comparaison :

En 2014, Orly 228 000 mouvements pour 28.9 millions de passagers transportés.

En 2014, Gatwick 256 000 mouvements d'avions pour 38 millions de passagers transportés.

Attention, un pourcentage d'augmentation du nombre de passagers n'implique pas l'augmentation dans le même pourcentage du nombre de mouvements d'avions (avions plus gros). »

Question de la Commission d'enquête :

La privatisation, même partielle, de l'aéroport, fait craindre un fort accroissement du trafic (certains parlent de triplement). Le fret pourrait également évoluer à la hausse. Est-ce que cela ne doit pas conduire à encadrer les émissions polluantes du trafic aérien en ajoutant une fiche spécifique dans le PPA ?

La non reconduction de la mesure B5 est dénoncée. L'accroissement du trafic envisagé ciavant ne va-t-il pas accroître les besoins ? En cas de saturation des passerelles ne sera-t-il pas fait à nouveau appel aux APU ? Quels impacts négatifs entraîne son maintien ?

Réponse de la DREAL :

« cf commentaire général ci-dessus.

A noter que tous les postes au contact des passerelles de l'aéroport sont actuellement équipés d'une fourniture 400Hz pour remplacer l'utilisation des APU pendant certaines phases au sol.

L'obligation d'équiper également les « futurs » postes au contact va être intégrée dans la fiche aéroport. »

Analyse de la Commission d'enquête :

La non prise en compte des pollutions issues de l'activité aéroportuaire a fortement mobilisé les intervenants à cette enquête, même si, en terme absolu, leur nombre de dépasse pas une dizaine. Ils sont toutefois souvent des porteurs d'opinions telles les associations citées en début de ce chapitre et bénéficient d'un soutien important.

Le PPA de 2006 contenait une seule mesure à l'égard de la plateforme aéroportuaire, appelée B5, portant sur la limitation du temps de fonctionnement des auxiliaires de puissance (APU) sur l'aéroport de Toulouse Blagnac. L'ensemble des postes au contact des passerelles est dorénavant équipé en 400Hz. Cette mesure a donc perdu son principal intérêt.

Par ailleurs les développements argumentés apportés par la DREAL et les réponses entendues par la Commission lors de la réunion du 17 novembre 2015, à laquelle participaient, outre la DREAL, l'ORAMIP et un représentant de l'aéroport Toulouse Blagnac, montrent un rejet relativement faible de polluants qui pourraient en effet justifier l'absence de mesure spécifiquement dédiée. Ils apportent une réponse à l'ensemble des questions posées par le public que la Commission estime satisfaisante.

La Commission note aussi qu'un certain nombre de sujets abordés dans les observations ne relèvent pas du PPA comme l'indique la DREAL mais plutôt de décisions prises au plan national ou international tels que la redevance d'atterrissage, la taxation du kérosène, les valeurs limites, etc...

Toutefois, l'initiative de la DREAL qui propose une mesure assurant une amélioration de la connaissance de ces pollutions, et permettant une éventuelle action spécifique, apparaît tout à fait bienvenue. Elle entre dans l'application des mesures 40, 41 et 43 du SRCAE que certains ont mis en avant. La Commission est favorable à l'adjonction de cette nouvelle mesure B9. Elle apporte, au-delà des rassurantes réponses de la DREAL, les garanties attendues et nécessaires aux principales inquiétudes émises.

III-5-2 - Concernant les grands sites polluants

Dans l'observation n°10 le comité de quartier « Croix de Pierre-Route d'Espagne » évoque notamment la pollution issue du site Héraklès. En fonctionnement normal cette installation classée SEVESO Seuil Haut est autorisée à rejeter des quantités importantes de fumées chargées en polluants à proximité de sites sensibles tels que le CHU de Rangueil, l'Oncopole et l'hôpital Marchant.

La Commission d'enquête a demandé au responsable de projet, pour ce site et d'autres classés « grands sites polluants » quels sont les obstacles qui empêchent de fixer dans le PPA des objectifs de limitation de rejets plus ambitieux que ceux qui lui sont actuellement appliqués. Au moins en période de pics de pollution.

Dans sa réponse la DREAL indique que *de façon générale, il faut noter que les études réalisées par l'ORAMIP montrent qu'en 2008, les émissions totales des ICPE ne représentaient que 4 % (cf page 101) des émissions totales de NOx du territoire (1 % pour les PM10).*

Les émissions des industries sont encadrées par la réglementation française relative aux

installations classées. Les principaux sites industriels font l'objet d'un arrêté préfectoral qui fixe des limites d'émissions cohérentes avec la réglementation et l'analyse des risques sanitaires réalisée par l'exploitant dans le cadre de sa demande d'autorisation.

De plus la directive européenne IED (relative aux émissions industrielles), en cours de mise en oeuvre suivant les secteurs d'activités, va obliger les principaux industriels à réduire encore leurs émissions.

Ces deux arguments : la faible part des émissions dues aux ICPE et le fait que la limitation de

leurs émissions soient encadrées par des arrêtés préfectoraux spécifiques pour chaque installation et fassent l'objet d'un suivi régulier par l'inspection des installations classées expliquent qu'il n'y ait pas de fiche spécifique concernant les ICPE dans le cadre du PPA.

Par ailleurs le comité de quartier a évoqué la pollution qui pourrait résulter d'un accident sur le site Héraklès et ses conséquences sur la navigation aérienne.

La Commission d'enquête a souhaité être éclairée par le responsable de projet sur la prise en compte d'une telle demande dans le PPA.

Dans sa réponse la DREAL indique qu'elle ne fait pas de commentaire sur les scénarios « accidents » car le PPA ne traite pas des rejets en cas d'accident. Ce sujet fait l'objet d'une instruction par le service des installations classées lors de la procédure d'autorisation des ICPE. Par ailleurs le site Héraklès fait l'objet d'un plan de protection des risques technologiques (PPRT) qui a été soumis à enquête.

Enfin d'autres questions posées par le comité « Croix de Pierre- Route d'Espagne » font l'objet d'une réponse exhaustive reproduite en annexe.

Analyse de la Commission :

Il ressort de cet ensemble d'informations que le PPA n'est pas l'outil adéquat pour traiter des pollutions émanant des grands sites industriels car ils font l'objet de décisions administratives particulières définies dans des arrêtés spécifiques pris après enquête publique. La Commission d'enquête prend acte de ces informations.

III-5-3 - Concernant la gestion des pics de pollution

Les mesures et procédures d'information et d'alerte de la population en cas d'épisode de pollution atmosphérique sont énoncées en page 96 et 97 du dossier. Les principales mesures susceptibles d'être prises pour la gestion de ces pics de pollution y sont listées.

Si le public n'a pas abordé ce point, certaines collectivités territoriales ont émis des réserves notamment sur la nécessité d'associer lors des épisodes de pics de pollution, l'ensemble des acteurs identifiés dans le PPA, y compris les sources agricoles. Par ailleurs, le Conseil Régional signale des difficultés de mise en oeuvre de sa part en cas de déclenchement de la procédure d'alerte, pour la réquisition du matériel des services publics de transport gérés par la Région et la mise place de mesure de gratuité.

Analyse de la Commission :

Il aurait été intéressant que le dossier rappelle les mesures prises lors des derniers épisodes de pics de pollution ainsi que leur fréquence depuis 2009.

En outre la Commission a relevé que les valeurs des seuils de pollution pour le déclenchement des deux procédures (procédure d'information / recommandation et procédure d'alerte) n'étaient pas indiquées. Le dossier renvoie pour ces valeurs seuils à l'arrêté préfectoral du 12 octobre 2012 (en cours de révision) , qui lui-même n'y figure pas.

Sur ce point, la Commission a bien noté que le responsable du projet apporterait des améliorations au dossier, à savoir :

- pour plus de clarté les seuils d'information et d'alerte seraient reportés en page 96 du dossier
- l'arrêté préfectoral du 12 octobre 2012 serait joint en annexe.

La Commission a également pris acte que cet arrêté, qui est en cours en révision, est toujours en vigueur, et que les parutions de l'arrêté ministériel du 20 août 2014 relatif aux recommandations sanitaires en vue de prévenir les effets de la pollution de l'air sur la santé et de l'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant y seront pris en compte.

En outre même si l'arrêté préfectoral du 12 octobre 2012 est joint en annexe, il serait préférable pour une meilleure information du public que soient indiquées dans le dossier lui-même, tel qu'il est prévu par le code de l'environnement (R222-19) :

- la fréquence prévisible des déclenchements de la procédure d'alerte,
- les conditions d'information du public sur le début et la fin de la mise en application
- les conditions dans lesquelles les exploitants des sources fixes sont informés.

III-5-4 - Concernant l'accroissement démographique

Plusieurs intervenants ainsi que plusieurs collectivités locales regrettent que les émissions du secteur résidentiel lié à l'accroissement démographique de 100000 habitants supplémentaires attendus à l'horizon 2020 ne soient pas pris en compte.

Réponse de la DREAL :

Les 100000 habitants ont été pris en compte en ce qui concerne les émissions liées à leurs déplacements. Mais effectivement les émissions liées à leur mode de chauffage ne sont pas prises en compte. L'ORAMIP ne disposait pas des données lui permettant de faire ce calcul. La non prise en compte de ces émissions conduit à sous estimer en première approximation les émissions de NOx de moins de 1% et de moins de 2 % pour les poussières.

Analyse de la commission

La commission prend acte que les émissions liées aux déplacements des 100000 nouveaux habitants ont bien été prises en compte dans les simulations d'émissions liées à la circulation et aux transports, mais pas dans celles issues du secteur résidentiel.

Pour les émissions liées au chauffage résidentiel, la commission estime que, même si elles ne représentent a priori qu'une part minimale des émissions de NOx et de poussières, le responsable de projet aurait pu affecter, à minima, en l'absence de connaissance du futur mix énergétique de ces logements une quantité moyenne d'émission, ce qui aurait donné plus de fiabilité à la projection 2020.

La commission regrette ce choix.

III - 6 Les dix neuf mesures du PPA 2

III-6-1 - Les mesures « A »

Les mesures A concernent les sources fixes de pollution atmosphérique ; elles sont au nombre de 3, deux à caractère réglementaire, une destinée à sensibiliser le public.

- **Mesure A1 : « Renouveler le parc de chaudières et appareils de chauffage anciens »**
(Action d'incitation/sensibilisation)

Les principales observations du public et des collectivités territoriales sur ce point ont été les suivantes :

- la majorité des changements de chaudières réalisés par les particuliers s'effectueraient sans solliciter d'aides, les conditions pour en bénéficier n'étant généralement pas réunies. Les projets de renouvellement sont donc inconnus et impossibles à comptabiliser.
- L'agence locale de l'énergie (SOLEVAL) sur le territoire du SICOVAL a enregistré 240 rdv sur 28 000 logements en 2012 dont 19000 maisons individuelles soit 1.3% du parc. A la lumière de cette illustration concrète, la réduction annoncée pour 2020 paraît exagérément optimiste et l'objectif irréaliste. Une simple action de communication s'avèrerait, selon France Nature Environnement, anecdotique et devra être modifiée pour revêtir un caractère réglementaire.

Réponse de la DREAL , responsable du projet : (cf. totalité de la réponse en annexe XX)

(...)Action A1 : Au regard du coût que cela pourrait représenter, imposer aux ménages le renouvellement des appareils de chauffage semble difficile à justifier. En effet :

- *les prévisions élaborées pour 2020 dans le cadre du PPA prévoient que la qualité de l'air devrait s'améliorer ;*
- *une telle mesure agit surtout sur les poussières, polluant qui est moins problématique que les NOx sur la zone PPA.*

La DREAL a également fourni une note résumant les principales hypothèses de calcul de l'étude OPTINEC 5 relatives aux émissions du secteur résidentiel et tertiaire liées au dispositif de chauffage.

Analyse de la Commission :

Le renouvellement du parc ancien des appareils de chauffage constitue un levier d'action important pour la réduction des émissions du secteur résidentiel.

Concernant les hypothèses de calcul, le dossier indique uniquement les sources des données relatives au parc de logements (INSEE), aux consommations énergétiques par

type de logements (CEREN) mais pas les données elle-même. La note apportée par la DREAL quant aux hypothèses de calcul issu de l'étude OPTINEC 5 ne donne pas plus de précision sur le taux de renouvellement des appareils de chauffage du secteur résidentiel (le dossier indique qu'il est inférieur à 5% actuellement, mais quel taux a été retenu pour la modélisation ?). L'annexe VI du dossier indique bien que les émissions liées au secteur résidentiel et tertiaire sont principalement liées aux chauffages mais n'indique pas la répartition des différentes sources d'énergie de chauffage (gaz naturel, électricité, mazout, bois,...) dans ces deux secteurs.

L'absence de données quant aux hypothèses de consommation, d'émissions à l'état initial 2009 et projeté 2020 ne permet donc pas au public de mesurer l'impact de cette action.

En l'absence de ces informations, les hypothèses d'évolution de la qualité de l'air du secteur résidentiel (p.99 du dossier) très favorables (-25.1% pour les oxydes d'azote, - 57.8% pour les particules en suspension PM10 et -57.8% pour les particules fines PM2.5) laissent perplexe.

Concernant les indicateurs de suivi, si le nombre d'aides accordées paraît facilement quantifiable par le biais des organismes partenaires (ADEME, ANAH..), en revanche se pose la question de la manière dont peuvent être comptabilisés «le nombre de personnes sensibilisées » et « le nombre d'appareils changés » par les espaces Info Energie, désignés pour récolter ces données, dans la mesure où les informations sur les renouvellements d'appareils de chauffage ne transitent pas forcément (dans les cas où aucune aide n'est sollicité par exemple) par ces relais.

Enfin, aucun élément de coût n'est indiqué, ni concernant le coût moyen du changement d'un appareil de chauffage, ni le coût proprement dit de cette mesure de communication A1. Les moyens de financement dont pourraient disposer éventuellement les communes et intercommunalités pour mettre en œuvre ces mesures de communication ne sont non plus précisés.

En outre, de nombreuses informations sur les différentes aides existantes étant déjà diffusés au niveau national, la Commission reste perplexe quant à la pertinence de cette mesure qui se limite à une action de communication.

En conséquence, bien que cette mesure A1 qui vise à accélérer le renouvellement du parc de chauffage soit louable, les moyens pour la mettre en œuvre restent selon la Commission insuffisants : l'action ne reste qu'incitative (et non réglementaire), aucun coût n'est associé à sa mise en œuvre, et enfin les indicateurs de suivi ne paraissent pas aptes à en mesurer l'efficacité ni la portée.

- Mesure A2 : « Instaurer des objectifs de performances minimales pour les nouvelles chaudières et les nouveaux appareils de chauffage (400KW-2MW) »
(Action réglementaire)

Le public : Une seule observation qui fait état de la crainte de la lenteur à mettre en œuvre cette mesure.

Réponse de la DREAL :

Action A2 : les arrêtés imposant des valeurs réglementaires plus strictes aux nouveaux appareils de chauffage de 400kw à 2MW) sera mise en place rapidement après l'approbation du PPA.

Analyse de la Commission :

Cette mesure consiste à fixer des valeurs limites – et non pas des « valeurs indicatives » pour les émissions atmosphériques des chaudières dont la puissance est comprise entre 400KW et 2MW (l'arrêté du 2 octobre 2009 fixant uniquement « des valeurs indicatives »). La Commission estime que cette action est pertinente car elle va contribuer à mieux contrôler les émissions de polluants de ces dispositifs de chauffage.

En revanche, la Commission s'interroge sur l'opportunité de limiter dans un premier temps ces dispositions uniquement aux nouvelles installations, dans la mesure où ce sont celles qui disposent déjà de systèmes de filtration plus performants. La Commission rejoint le responsable du projet sur l'opportunité d'étendre cette mesure à l'ensemble des chaudières, y intégrant celles déjà en service, puisque que ce sont elles qui a priori sont responsables des émissions les plus polluantes.

- Mesure A3 : « Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20 MW » (Action réglementaire)

Une personne dans le public demande des normes plus contraignantes, autorisées par la législation dans le cadre d'un PPA.

La Commission a également relevé que cette action A3 figurait déjà dans le PPA1 mais sous une forme plus contraignante. D'où cette question posée au responsable du projet :

« Certaines actions ont été assouplies par rapport au plan précédent comme par exemple la mesure A3 qui ne donne plus la possibilité d'arrêtés préfectoraux de « prescriptions spéciales » avec fixation de valeurs plus contraignantes que les valeurs limites de rejet réglementaires. »

Réponse de la DREAL :

En ce qui concerne plus précisément la mesure A3 du précédent PPA, elle s'applique aux installations de moins de 20MWe.

A noter que cette mesure n'a finalement pas été mise en œuvre dans le cadre du PPA 1.

Dans le cadre du PPA 2, il est proposé :

- dans la mesure A2 d'imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaudières de puissance comprise entre 400kW et 2MW ;

- dans la mesure A3 qui concerne les chaudières de 2 à 20MW, de vérifier l'application de la réglementation générale sur ces équipements qui a été fortement sévériée depuis l'approbation du PPA 1 en 2006. Des contrôles par sondage permettant la vérification du respect des valeurs limites réglementaires seront ainsi mis en place et des sanctions pour les sites qui ne respecteraient pas seront proposées.

Cette mesure de vérification et d'imposition du respect de la réglementation est une action nouvelle, en effet ces installations ne font actuellement pas, sauf cas particulier, l'objet de contrôles de l'administration.

Proposition de modification : il sera proposé d'ajouter dans la fiche action A3 que, dans un deuxième temps, en fonction des résultats des contrôles effectués et si les bilans annuels de suivi du PPA réalisés montraient le besoin de renforcer la baisse des émissions de NOx et de poussières pour diminuer le nombre de personnes exposées, la possibilité de fixer des valeurs limites de rejets plus contraignante serait examinée, en tenant compte du coût économique de ces mesures.

Analyse de la Commission :

Les émissions des installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20MW sont en effet déjà réglementées dans le cadre de la législation des ICPE. Ces installations de combustion sont soumises au régime de la déclaration sous la rubrique n°2910 (combustion). A ce titre l'arrêté du 25 juillet 1997 définit des valeurs limites d'émissions pour les différents polluants (oxydes de soufre, oxydes d'azote, poussières,...), ainsi que les modalités précises de contrôle de ces installations.

Les émissions de ces installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20MW se trouvant déjà encadrées par une réglementation existante, l'action A3 si elle se limite à reprendre les valeurs fixées par cette réglementation, n'a selon la Commission, pas d'utilité.

En revanche, la modification proposée par la DREAL qui consiste à prévoir la possibilité de fixer pour ce type d'installations des valeurs limites de rejet plus contraignantes si nécessaire semble plus pertinente. La Commission se propose de la retenir.

Néanmoins la question de l'absence des contrôles par l'administration reste entière. La comptabilité du nombre d'inspections réalisées et du nombre de conformité/non conformités constatés prévue au niveau des indicateurs de suivi du PPA peut certainement contribuer à améliorer cette situation.

Une périodicité plus grande des mesures des émissions atmosphériques à réaliser par l'exploitant pourrait selon la Commission, également être prévue comme disposition spécifique visant à mieux encadrer ce type d'installation.

III-6-2 - Les mesures « B »

Les mesures de type B, au nombre de huit, concernent les sources mobiles de pollution relevant du secteur des transports.

III-6-2-1- Mesure B1 : « Réduire les vitesses maximales autorisées dans la zone PPA » (Action réglementaire)

Le secteur des transports est responsable d'une part prépondérante de la pollution atmosphérique sur l'agglomération de Toulouse. Les émissions variant en fonction de la vitesse des véhicules il apparaît légitime de peser sur ce levier pour diminuer la pollution, comme l'avait déjà fait le PPA 1 sur un certain nombre de voies.

Le PPA2 a identifié plusieurs sections complémentaires de réseau routier ou autoroutier sur lesquelles une réduction de vitesse maximale autorisée permettrait de réduire les émissions et l'exposition des riverains sans effet de report sur le réseau secondaire.

Pour le réseau routier il s'agit de la « Rcade Arc en ciel » (D980), et des D817 et D820. La vitesse serait réduite de 110km/h à 90km/h pour les véhicules légers et à 80km/h pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

Pour les autoroutes A61, A62, A64, et A68 la vitesse pourrait être ramenée de 130km/h à 110km/h pour les véhicules légers.

Toutefois les premières simulations effectuées par le responsable de projet concluent à la pertinence de cette mesure sur la seule autoroute A62 en renvoyant à des travaux complémentaires pour les autres sections.

Cette position est contestée, en tout ou partie, par un certain nombre d'intervenants : observations n°16 (FNE), n°17 (M. Laurier), n°23 (M. Rivière), n°25 (EELV), n°26 (M. Souldadie), n°34 (M. Brayda). Ils souhaitent que les axes identifiés, ou une partie d'entre eux, fassent l'objet dès maintenant de mesures de réduction de vitesse.

Dans sa réponse la DREAL maintient la position exprimée dans le projet ajoutant que l'intérêt d'une diminution de vitesse sur les autres axes que A62 est moins net et doit être comparé aux désavantages potentiels : report sur le réseau secondaire, allongement du temps de trajet. De plus les éléments tels que : bruit, sécurité routière... ne sont pas, à proprement parler, du domaine du PPA. La DREAL ajoute que, pour décider d'un abaissement de vitesse, l'autorité compétente est l'Etat pour le réseau routier et autoroutier national, et le Département pour le réseau départemental.

Avis de la Commission :

La Commission d'enquête ne partage pas cette position et remarque que l'abaissement de vitesse sur les principaux axes entraîne une diminution des émissions d'oxydes d'azote de plus de 30% sur A62, A61, A68, de plus de 16% sur A64 et D817 et de plus de 7% sur les D820 et 980. Au total c'est un gain de 26% d'émissions de NOx (soit 156,3 tonnes/an) qui serait la conséquence d'un abaissement de la vitesse sur les axes identifiés.

Si, pour les particules, le gain est important, il reste néanmoins significatif en permettant d'épargner, par an, 4% des émissions de PM10 et 6% des émissions de PM2,5 soit 6 tonnes par an pour chacune des deux catégories.

La cartographie des concentrations et les tableaux de l'annexe 10 montrent que le nombre de personnes exposées à proximité directe des axes testés est loin d'être négligeable. De plus l'approche exclusivement normative qui est celle du dossier, ignore les gains ressentis dans une zone plus large que la stricte zone de proximité.

La Commission d'enquête remarque aussi que l'abaissement de la vitesse, outre son influence sur les émissions de polluants, permet aussi de diminuer le bruit, la consommation de carburant et a des conséquences positives sur la sécurité routière. Il en résulte globalement une diminution de la gêne pour les riverains proches ou plus lointains (pollution, bruit) et des gains pour la société (coût économique, santé, climat).

En conclusion la Commission d'enquête estime que les avantages que présentent pour la santé publique et le confort des habitants et riverains une diminution de la vitesse sur l'ensemble du réseau identifié (A62, A61, A64, A68, D817, D820, D980) l'emporte largement sur les inconvénients pour les raisons suivantes :

- diminution des émissions de polluants sur l'ensemble du territoire,
- diminution du nombre de personnes exposées à proximité des axes identifiés ainsi que dans une zone d'exposition secondaire,
- diminution du bruit (habitants, riverains temporaires :travailleurs, employés, clients des commerces.. .)
- diminution de l'accidentologie
- diminution de la consommation de carburant

En revanche sur la N 124 où l'incidence de la limitation de vitesse conduit à une moindre réduction des polluants (-1,9%) l'application d'une diminution de la vitesse ne paraît pas, pour l'instant, opportune.

La commission estime en outre qu'un traitement identique pour l'ensemble des voies de même configuration apporterait un élément de clarté incontestable pour l'usager.

L'inconvénient évoqué de report de trafic sur le réseau secondaire qui pourrait découler d'une limitation de la vitesse de ces axes apparaît minime dans la mesure où la vitesse pratiquée sur le réseau urbain est toujours inférieure à celle des voies expresses ou autoroutières. Il n'est, en tous cas, pas comparable à l'évasion de trafic qu'engendre le péage en zone périurbaine (la suppression du péage de Muret est demandée dans l'observation n°28 M. Grycza).

En complément de ces mesures d'abaissement de vitesse, il est suggéré au responsable de projet d'accompagner leur mise en œuvre d'une campagne d'information en direction du public expliquant le bien fondé des mesures prises. A l'instar de ce qui a été fait le long des principaux axes autoroutiers dans l'agglomération de Marseille par exemple.

Le responsable du projet est en outre invité à étudier les conséquences sur les émissions polluantes qu'aurait un abaissement de la vitesse plus drastique sur le boulevard périphérique – où se localisent, selon les simulations de l'ORAMIP, les plus fortes concentrations de polluants - en ramenant la vitesse à 70km/h comme sur le périphérique parisien. Les résultats de cette étude pourraient utilement être présentés au comité de suivi du plan.

III-6-2-2- Mesure B2 : « Développer les nouveaux usages de la voiture partagée » (Action d'incitation)

Cette mesure a comme objectif la réduction du trafic automobile et la pollution atmosphérique qu'elle génère. Le moyen d'action consiste à développer le covoiturage, l'autopartage et l'auto-stop organisé.

Les observations recueillies à l'enquête approuvent cette action qui ne peut que conduire à diminuer le nombre de véhicules en circulation donc à diminuer la pollution et les embouteillages. Certains regrettent néanmoins que le plan ne prévoit pas de mesures plus directives (par exemple circulation alternée, télétravail...) pour réduire le trafic automobile.

Sur un plan opérationnel, les ambitions affichées ne sont pas chiffrées ni en nombre de places créées dans les aires dédiées, ni en moyens financiers pour inciter à agir. Les moyens à mettre en œuvre sont essentiellement de sensibilisation et de communication (non chiffrés).

Analyse de la Commission :

Afin de donner corps à cette action hautement souhaitable, il conviendrait que le SMTC, pilote de la mesure, précise des objectifs chiffrés et que cette mesure soit reprise dans le PDU en révision afin de dégager les moyens financiers en rapport. Faute de quoi cette action restera un vœu pieu.

III-6-2-3- Mesure B3 : « Promouvoir les plans de mobilité (PDE, PDA, PDIE, PDES, PDUniv...) » (Action d'incitation et réglementaire)

Comme pour l'action B2 l'action B3 consiste à diminuer le trafic automobile et la pollution qu'il génère. Le moyen d'action est de développer les plans de déplacement impliquant les lieux de travail. Il existe actuellement 140 PDE dans l'agglomération toulousaine.

Les actions envisagées consistent à inciter les entreprises de plus de 250 personnes à se doter d'un plan et, pour les plus petites, à se regrouper pour le faire. Des moyens financiers peuvent être mobilisés auprès de l'ADEME, au SMTC (études) ainsi qu'au niveau régional qui peut solliciter l'Etat.

Analyse de la Commission :

Cette action n'appelle pas d'observation. Il serait souhaitable que pour sa mise en œuvre des objectifs précis soient fixés par le SMTC (pilote) et qu'une sensibilisation soit faite auprès des communes.

III-6-2-4- Mesure B4 : « Développer l'usage du vélo » (Action d'incitation)

Le développement de l'usage du vélo est une alternative puissante à l'usage des véhicules à moteur et concerne tous les types de déplacements.

De nombreuses propositions ont été émises au cours de l'enquête. La Commission a recueilli la position du responsable du projet à l'égard des améliorations suivantes qui ont été mises en avant :

- L'amélioration de la sécurité à l'égard des stationnements latéraux et contigus aux pistes (ouverture intempestive des portières des véhicules), de l'étroitesse de certaines d'entre elles

notamment en bord de caniveau : en cas de forte insécurité de certains tronçons, la prise en

compte de ces derniers est elle raisonnable ?

- La « couverture » de ces pistes ;

- Le développement des parkings dédiés ;

- L'incitation à la réalisation de vestiaires dans les entreprises ;

- Les modalités d'admission des cycles dans les Transports en Commun.

- L'amélioration des mesures de suivi pour intégrer la qualité des pistes et non pas seulement la quantité.

Dans sa réponse la DREAL a indiqué que l'action B4 du PPA a justement pour objectif de développer l'usage du vélo.

Cette fiche est effectivement très générale. Le groupe de travail qui sera réuni pour lancer cette action, et qui sera composé des différents partenaires dont les associations d'usagers du vélo aura à proposer les modalités techniques à mettre en œuvre pour arriver à développer l'usage du vélo dans le périmètre du PPA.

Les différentes suggestions proposées au cours de l'enquête publique seront examinées dans ce cadre.

A noter également les actions de développement des pistes cyclables est prévu dans le cadre de la réponse de Toulouse Métropole à l'appel à projet « Ville respirable »

Analyse de la Commission :

La Commission d'enquête prend acte de cette réponse et souhaite que le groupe de travail évoqué par la DREAL se réunisse au plus tôt et que le pilote de l'action (SMTC) précise le plan d'action dès la première réunion du comité de suivi.

Elle estime que les indicateurs de suivi devraient intégrer les éléments suivants :

- la qualité des pistes cyclables puisque la connaissance du seul linéaire intègre sans distinction les voies en simple bord de caniveau avec les voies spécifiquement aménagées ;
- la sécurité des parcs à vélo notamment au regard des vols et dégradations.

III-6-2-5-Mesure B5 : « Améliorer les performances environnementales des modalités de livraison » (Action d'incitation)

L'objectif est de réduire la pollution engendrée par les livraisons en introduisant des objectifs de réduction de la pollution dans la charte de livraison déjà applicable sur une partie du territoire. Et d'étendre l'application de cette charte à l'ensemble du territoire.

Cet objectif est particulièrement louable et n'a pas fait l'objet d'observations critiques.

Analyse de la Commission :

La Commission d'enquête prend acte de cette volonté d'amélioration des modalités d'application de la charte et son extension à l'ensemble du territoire du PPA.

III-6-2-6-Mesure B6 : « Améliorer les performances environnementales du transport de matériaux de construction » (Action volontaire)

Afin de limiter la pollution engendrée par cette activité, l'objectif consiste à créer une plate forme de transbordement des matériaux dans l'agglomération alimentée, au moins en partie, par voie ferrée.

Cet objectif est particulièrement louable et n'a pas fait l'objet d'observations critiques.

Avis de la Commission :

La Commission d'enquête émet un avis favorable à la mise en œuvre de cette action. Mais constate que le financement de cette action n'est pas évoqué.

III-6-2-7- Mesure B7 : « Développer les services autour de la billettique unique » (Action volontaire)

Pas d'observation du public à ce sujet.

Analyse de la Commission :

La Commission pense que l'augmentation de la part modale des transports en commun ne peut être que favorisée par un développement des services autour de la billettique unique à la charge des autorités organisatrices de transport.

III-6-2-8- Mesure B8 : « Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine » (Action réglementaire et incitative)

L'objectif affiché dans l'intitulé de la fiche action peut revêtir différentes formes telles que :

- la régulation dynamique du trafic
- la gestion du temps
- la limitation des déplacements en centre ville par une taxation différenciée du stationnement selon les axes
- l'usage de véhicules moins polluants dans les zones les plus polluées (livraisons, bus)
- le développement de voies réservées ou adaptées (bus, taxis, covoiturage ?...)
- le développement du télétravail
- le développement de la marche à pied
- l'amélioration des performances environnementales des activités de services
- l'accompagnement de la mise en œuvre du plan d'action contre la pollution de l'air (vignette verte pour les véhicules les moins polluants ...)

Les thèmes d'actions évoqués ont suscité diverses réactions plutôt favorables au cours de l'enquête (n° 7, n°15 M.Thibaut, n°17 M. Laurier, n°22, n°26 M. Souldadie, n°33 M.Fournier, n°35 M. Depaix) . Les mesures évoquées le plus fréquemment concernent la régulation dynamique du trafic, la gestion du temps et le télétravail, le renforcement des transports en commun et notamment des transports ferroviaires, l'augmentation de capacité des parkings de rabattement existants et la création d'autres équipements de ce type, l'implantation de bornes électriques de chargement...Les intervenants soulignent l'absence de crédits identifiés pour les actions et équipements qui devront suivre les études.

Analyse de la Commission :

La Commission d'enquête regrette que cette fiche un peu « fourre tout » n'ait fait l'objet d'aucun développement, ce qui est dommage. Elle peut être comprise comme une sorte de programme d'études à conduire pendant la durée de validité du PPA. Elle pourrait être complétée par certains thèmes évoqués par le public au cours de l'enquête.

Comme aucun moyen financier ne semble identifié pour conduire les études en question, le PDU semble être le principal outil, avec les collectivités territoriales, pour rendre opérationnelles les ambitions de cette fiche. La désignation des partenaires -non définis dans la fiche- reste également à préciser.

Il serait souhaitable qu'un programme précis d'études soit défini au plus tôt, et présenté au prochain comité de suivi.

III-6-3 - Les mesures « C »

Environ cinq observations portent directement ou indirectement sur les mesures de planification urbaine ou les liens devant exister avec d'autres plans ou programmes.

Sont évoqués :

- L'intérêt de localiser de manière plus équilibrée les entreprises au sein de l'agglomération en vue de réduire les besoins de transport ;
- La déclinaison, au sein du PPA, de certaines mesures du SRCAE : n°s 40, 41, 43, 46 ;
- La nécessité d'introduire plus de volontarisme dans la mise en œuvre de plusieurs mesures, notamment sur les C1 à C4 ;
- La nécessité de préciser les modalités d'actions concernant la planification urbaine ;
*« Par exemple l'action C2 concernant les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme n'indiquent rien de concret. Pour EELV Toulouse, les idées ne manqueraient pas :
- ne pas ajouter des installations avec des émissions supplémentaires dans une zone déjà fortement polluée.
· création de nouvelles zones à l'urbanisation subordonnée à la desserte par des transports en communs
· limiter les aires de stationnement pour les véhicules à moteur. »*
- La présence d'ICPE à proximité des zones d'habitat.

Les collectivités territoriales consultées insistent sur la nécessaire cohérence opérationnelle du PPA avec le PDU.

Enfin la plupart des intervenants ont, de manière générale, souligné l'insuffisant aspect volontaire du plan qui se contente trop souvent, selon eux, de « mesurette ».

A l'occasion d'un questionnement sur les transports en commun évoqué dans le présent rapport, la DREAL précise que *« le plan de déplacement urbain doit être compatible avec le PPA et un de ses objectifs doit être l'amélioration de la qualité de l'air. La révision du PDU de l'agglomération toulousaine a commencé début 2015 et fera l'objet d'une évaluation de l'impact sur la qualité de l'air des projets retenus qui sera réalisée par l'ORAMIP. »*

Analyse de la Commission :

Concernant la mesure C1 :

« Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact. » (Action réglementaire)

Le code de l'environnement régit le contenu des études d'impact. S'agit-il d'une exigence complémentaire ? Dans ce cas la Commission souhaite que figure également dans les indicateurs obligatoires pour l'évaluation du PPA (p.123-125 du dossier), le nombre total d'études d'impacts réalisées au cours de la même période de référence pour pouvoir estimer le taux d'application de la mesure.

Concernant la mesure C2 :

« Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme. » (Action réglementaire)

L'objectif est la réduction de l'exposition des populations à la pollution atmosphérique à travers les documents d'urbanisme. Les moyens portent sur des mesures de sensibilisation des élaborateurs de ces documents. Un outil de type catalogue d'éléments à prendre en compte est également envisagé.

La Commission estime que cet outil devrait agir sur trois points :

1 – éloigner les zones de forte présence humaine (habitat, bureaux ...) des secteurs fortement pollués, notamment tendre à isoler les secteurs résidentiels des principaux axes routiers.

2 – organiser la structuration urbaine de manière à limiter les besoins en déplacement, en mixant les activités tertiaires dépourvues de nuisance avec l'habitat, répartissant harmonieusement les zones d'activités et favorisant un tissu commercial décentralisé.

3 – conjuguer étroitement le développement urbain avec celui des transports en commun.

La Commission souhaite que soit rajouté dans les indicateurs obligatoires pour l'évaluation du PPA (p.123-125 du dossier), le nombre de documents d'urbanisme nouveaux, en vue de pouvoir estimer le taux d'application de la mesure.

Concernant la mesure C3 :

« Définir des modèles de clauses techniques visant à limiter l'impact sur la qualité de l'air des chantiers. » (Action d'incitation)

L'objectif est la réduction des émissions de polluants atmosphériques des chantiers. Les moyens consistent à élaborer une charte, sensibiliser les acteurs et prévoir le développement et le renforcement d'une « police de contrôle avec pénalités possibles ».

La Commission estime les moyens d'action pertinents. Elle s'interroge sur la réalité de leur mise en œuvre, plus particulièrement en ce qui concerne la « police de contrôle ».

Concernant la mesure C4 :

« Développer un outil d'identification des zones sensibles. » (Action de sensibilisation)

L'objectif est de constituer un outil opérationnel d'identification des zones sensibles. Le moyen de recueil et de diffusion des informations n'est pas précisé. Sa mise à jour régulière est évoquée.

La Commission estime que cet outil sera une aide opportune aux porteurs de projet, collectivités et à toute personne soucieuse du moindre impact sur l'homme des pollutions atmosphériques.

III-6-3 - Les mesures « D »

Les mesures D sont des actions d'information et de sensibilisation du public.

Concernant la mesure D1 :

« Mettre en place un plan de communication destiné au grand public afin de sensibiliser sur les technologies et pratiques moins polluantes de la combustion du bois » (Action de sensibilisation)

Cette mesure a pour objectif la réduction des polluants atmosphériques issus du dispositif de chauffage du bois. Le moyen d'action consiste à informer le grand public de l'impact de la combustion du bois en termes d'émissions de polluants atmosphériques (particules, HAP,...) et sur les performances environnementales des différents dispositifs de chauffage au bois.

Analyse de la Commission :

La Commission estime cette action de sensibilisation nécessaire pour une meilleure prise de conscience de l'impact de la combustion du bois et des effets néfastes de certains appareils de chauffage au bois, notamment les plus anciens et les cheminées à foyer ouvert qui portent souvent une fausse image auprès du public de « pratique naturelle et propre ». Le bilan 2014 de la qualité de l'air en Midi Pyrénées – Orampic - fait pourtant ressortir que 99% des particules en suspension PM10 et des particules fines PM2.5 du secteur résidentiel sont en effet issues du bois de chauffage , d'où l'intérêt de cette action de sensibilisation qui doit être menée en priorité dans le secteur de la maison individuelle.

La Commission est donc favorable à cette mesure.

Concernant la mesure D2 :

« Communiquer sur les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique »
(Action de sensibilisation)

Pas d'observation du public sur ce point

Analyse de la Commission :

Cette mesure a pour objectif d'éduquer les enfants sur la pollution atmosphérique afin de faire évoluer les comportements quotidiens vis-à-vis de cette thématique. Les moyens d'action sont la communication auprès des professionnels de santé et les patients ainsi que l'éducation des enfants.

Même si le bien fondé de cette mesure paraît incontestable, la Commission s'interroge sur la place que tient cette mesure dans le plan d'action du PPA et de son efficacité dans le travail de conformité aux normes de qualité de l'air poursuivi localement par ce plan.

Même si cette mesure semble avoir plus sa place dans le cadre d'une information générale au niveau national, la Commission estime néanmoins qu'elle peut contribuer à sensibiliser le public à cette problématique.

Concernant la mesure D3 :

« Sensibiliser sur les impacts des feux de plein air et sur l'interdiction du brûlage à l'air libre » (Action de sensibilisation)

Une observation du public demande l'application de la réglementation relative à "l'interdiction de brûlage à l'air libre" en citant un exemple qui lui est proche concernant le brûlage de câbles électriques par les gens du voyage.

Commentaire DREAL :

L'interdiction de brûlage des déchets ménagers à l'air libre (dont les déchets verts des ménages) est inscrite dans le règlement sanitaire départemental. L'application de cette réglementation est du ressort du maire.

La fiche D3 sur ce sujet prévoit :

- de réaliser des actions de communication sur cette interdiction
- de renforcer les actions de contrôle des infractions.

Analyse de la Commission :

L'objectif de cette action est de faire respecter les interdictions de brûlage à l'air libre. Les moyens d'actions sont d'une part la sensibilisation aux impacts de cette pratique sur la santé et l'information des solutions alternatives disponibles, et d'autre part le renforcement des contrôles.

Le brûlage à l'air libre étant une pratique fortement émettrice de polluants atmosphériques mais demeurant encore relativement fréquente, il convient en effet de renforcer la communication sur les dangers de cette pratique.

Le PPA n'indique cependant pas les moyens qui seront mis en œuvre pour renforcer les contrôles des infractions (moyens humains, financiers), ni en cas de carence du maire.

En outre, concernant les indicateurs de suivi de cette action, la comptabilité du « nombre de personnes sensibilisées » ne semble pas réalisable.

Concernant la mesure D4 :

« Informer la population de la zone du PPA sur l'état de la qualité de l'air et de son évolution » (Action de sensibilisation)

Pas d'observation du public sur ce point

Analyse de la Commission :

La Commission ne peut que souscrire à cette action. Elle pourrait utilement être associée au programme d'action de la fiche B8, notamment celle visant à une régulation dynamique du trafic au travers « des panneaux d'information à messages variables des gestionnaires de voirie et des collectivités » qui devraient être déployés pour sa mise en œuvre (action B8 page 95).

III - 7 – AUTRES OBSERVATIONS

D'autres observations ont été émises, notamment en ce qui concerne les modalités de l'enquête. D'autres aussi qui n'ont qu'un lointain rapport avec le sujet mis à l'enquête.

III – 7 – 1 -LE DOSSIER D'ENQUETE

Pas d'observation portant sur le dossier d'enquête lui-même, sa forme, sa présentation. Sinon la remarque concernant l'image de la couverture sur laquelle figure un avion et une usine alors que les émissions issues de ces deux sources ne font pas l'objet de mesures spécifiques au sein du projet de PPA. La DREAL a indiqué que les émissions avaient été examinées et n'avaient finalement pas fait l'objet de mesures spécifiques pour des raisons évoquées ci-avant, voir les points III-6-1 et III-6-2.

Analyse de la Commission :

La Commission avait signalé au responsable du projet les difficultés de lecture de certains plans, schémas, découlant d'une échelle inadaptée de la reproduction. Les améliorations apportées n'ont pas été suffisantes et ces éléments sont restés peu accessibles. Pour autant la lisibilité d'ensemble du dossier est relativement bonne et a permis au public de prendre connaissance correctement du projet de plan.

La Commission a noté l'imprécision de la rédaction de la mesure B1 qui envisage d'abord la réduction de vitesses sur plusieurs axes routiers avant d'indiquer que cette mesure « est particulièrement pertinente sur l'A62. » et de renvoyer à des travaux complémentaires pour les autres axes. Le lecteur ne peut vraiment savoir quelle est la réalité de la mesure. La Commission invite le responsable du projet à revoir la rédaction de cette mesure en vue de sa bonne et claire compréhension.

III – 7 – 2 -MODALITES DE L'ENQUETE

Une personne a souligné le peu d'information du public sur l'enquête publique en indiquant que les affiches étaient très peu visibles et mal positionnés. Sur ce point la Commission estime que le minimum réglementaire a été correctement effectué, qu'au-delà de ce minimum, le responsable du projet a accepté des mesures complémentaires citées ci-avant dans le présent rapport, tels le format A3 plutôt que A4 et la couleur jaune des affiches qui les rendaient plus visibles et une médiatisation assez importante.

Une autre a fait part de sa satisfaction vis-à-vis des horaires de la permanence de Colomiers, partiellement en dehors des heures de bureau.

Le Comité de quartier Croix de Pierre a demandé à la Commission « d'engager une procédure de consultation d'un expert agréé afin de comprendre puis recommander comment peuvent être séparées et individualisées les procédures de détection des sources de NO₂, qu'elles proviennent du sol, des vols LTO ou des vols à plus haute altitude. »

Le même Comité de quartier a également demandé « pour avoir le temps de répondre au fond de ce dossier vaste et très technique et pour avoir aussi le temps de permettre aux citoyens de fournir des avis sur le maximum de sources de pollution de l'atmosphère situées près de chez eux, de bien vouloir décider de prolonger la présente enquête publique jusqu'à la limite réglementaire de deux mois. »

Analyse de la Commission :

La Commission s'est interrogée sur l'intérêt d'une connaissance plus approfondie des modalités de séparation et d'individualisation des procédures de détection des sources de NO₂. Si l'objectif du Comité de quartier est de déterminer les quotas d'émissions émis

selon les différentes sources, eu égard à ce que le NO2 est de même nature quelle que soit son origine, les méthodes traditionnelles basées sur la situation géographique, même soumises à approximation, apparaissent suffisantes. Ce d'autant que les mesures montrent, à l'endroit de la zone aéroportuaire, plutôt une moindre émission de sa part. En conséquence la Commission n'a pas donné suite à cette demande.

Concernant la demande de prolongation de la durée de l'enquête, la Commission note que cette demande a été annexée au sein de l'observation générale du Comité de quartier et que celle-ci a été déposée le 28 octobre 2015, soit neuf jours avant la fin de l'enquête. La demande de prolongation doit règlementairement être formulée dans un délai de huit jours précédant la clôture de l'enquête. La Commission n'a donc disposé que d'une journée pour examiner l'intégralité de l'observation, se réunir et décider ou non la prolongation. Il convient de signaler que ce dépôt tardif n'a pas permis à la Commission d'agir commodément. Par ailleurs la durée de l'enquête a été de quarante jours au lieu du minimum de trente jours usuellement retenu. La Commission a estimé que ce délai complémentaire assurait au public la possibilité de prendre connaissance du projet et de préparer ses observations. La période de vacances scolaires n'a pas excédé sensiblement ce complément de durée et ne justifiait pas une nouvelle prolongation. En outre ces périodes de vacances, en accordant à certains un complément de temps libre, peut favoriser la participation du public à l'enquête. C'est pourquoi la Commission a décidé de ne pas prolonger la durée initiale de l'enquête.

III – 7 – 3 AUTRES OBSERVATIONS

Observation n° 3 de l'Association des résidents du Portalas

Les résidents du Portalas interviennent au sujet la voie latérale nord qui borde l'A124 au droit de leur quartier, actuellement à double sens, génère de l'insécurité, des nuisances de bruit et de pollution et altère la qualité de vie des habitants du quartier.

Analyse de la Commission :

Cette demande relève de la police de la voirie et ne trouve pas de réponse au sein du PPA. Elle doit être transmise à la mairie de Colomiers et à la Communauté Urbaine Toulouse Métropole.

Observation n°32 anonyme

L'intervenant pose la question du coût de l'allongement du temps de trajet découlant de la réduction de la vitesse. Il pose la question de la priorité à donner soit à la santé soit à l'économie.

Analyse de la Commission :

La Commission constate que l'un, l'économie, ne peut exister sans l'autre, la santé, et vice versa.

Observations n° 4 et 28 de M. et de Mme GRYCZA

Cette observation porte sur la localisation d'un projet de crématorium à Seysses. Il est demandé à ce que ce positionnement s'effectue à proximité des principaux axes routiers plutôt qu'en bordure d'un chemin secondaire.

Analyse de la Commission :

Cette demande apparaît logique mais ne concerne pas vraiment le projet de PPA. L'attention des autorités peut toutefois être interpellée.

AGGLOMERATION TOULOUSAINE
PLAN de PROTECTION de l'ATMOSPHERE N°2

B - CONCLUSIONS
de la COMMISSION d'ENQUETE

I - Objet de l'enquête- Contexte réglementaire

La présente enquête porte sur le projet de *Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)* de l'agglomération toulousaine.

La directive européenne n°2008/50/CE du 21 mai 2008 établit les principes de l'évaluation et de la gestion de la qualité de l'air ambiant. Elle prévoit que, dans les zones et agglomérations où les normes de concentration des polluants atmosphériques sont dépassées, les Etats membres doivent élaborer des plans ou des programmes permettant d'atteindre ces normes.

En droit français, la transposition de cette réglementation s'est traduite par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (loi LAURE) et ses textes d'application, codifiés dans le code de l'environnement (article L.220-1, L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-36).

C'est en application de l'ensemble de ces textes que des plans de protection de l'atmosphère doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 250000 habitants.

Le PPA de l'agglomération toulousaine constitue un outil local important de lutte contre la pollution atmosphérique. Les actions qu'il propose ont pour but de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées par les textes afin d'améliorer la qualité de l'air pour le bien et la santé de tous.

Le premier PPA de l'agglomération toulousaine a été approuvé en 2006. Sa révision lancée en 2011 sous l'autorité du préfet a impliqué de nombreux acteurs concernés par la qualité de l'air. Ce plan nouveau s'étend sur 117 communes pour une superficie de 1213 km² et regroupe 930000 habitants soit les trois quarts de la population de la Haute Garonne et le tiers de la population de Midi Pyrénées.

Par arrêté du 1^{er} septembre 2015 le préfet de Haute Garonne a soumis le projet de PPA de l'agglomération toulousaine sur la période 2015/ 2020 à une enquête publique..

II - Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée pendant 40 jours consécutifs du 28 septembre au 6 novembre 2015 inclus.

Outre l'information réglementaire plusieurs articles ont été publiés dans la presse écrite et le président de la commission a été brièvement interviewé sur FR3. Localement dans les mairies les journaux électroniques des communes qui en disposent ont énoncé l'enquête et ses modalités. La commission considère donc que l'information sur la tenue de l'enquête a été bonne.

Le public a pu consigner ses observations sur le registre dématérialisé et sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par un membre de la commission d'enquête, et mis à sa disposition à la préfecture de la Haute Garonne et dans les mairies

de Castelginest, de Colomiers, de Labège, de Muret, de Saint Jean, de Saint Lys, et de Toulouse.

Par ailleurs le dossier électronique mis à disposition via les sites internet de la préfecture et de la DREAL a reçu, au total, 750 visites. Elles ont donné lieu à 127 téléchargements sur le site du registre dématérialisé (les téléchargements directs sur le site de la DREAL n'ont pu être décomptés) et permis de recueillir 25 observations.

Lors des 9 permanences tenues, une quinzaine de personnes ont rencontré les membres présents de la commission d'enquête.

Au total 36 observations ont été recueillies.

La commission constate que le public a porté un intérêt limité à cette enquête malgré sa durée de 6 semaines et les efforts faits pour faire connaître le dossier. Elle constate aussi que le dossier électronique a été, de loin, le plus consulté, et que le registre dématérialisé a été le plus utilisé pour recueillir les observations. C'est un enseignement pour l'avenir.

III - Le dossier

Le dossier d'enquête est composé de deux documents :

Le document 1 regroupe différentes notices et résumés ainsi que les avis des collectivités consultés sur le projet.

Le document 2 est le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) proprement dit. Il a fait l'objet d'une présentation détaillée dans le rapport de la commission d'enquête joint aux présentes conclusions.

La commission émet sur le dossier de PPA les observations suivantes :

Sur la forme :

Les différentes pièces qui composent le dossier et notamment le document 2 sont de bonne facture, de présentation agréable et de bonne lisibilité. Les textes sont clairs, de typographie agréable ainsi que les tableaux et graphiques. En revanche la commission d'enquête regrette la mauvaise reproduction de la plupart des cartes issues de documents trop réduits pour que les légendes soient lisibles.

Sur le fond :

Les remarques et commentaires de la commission sur le dossier ont été regroupés avec ses avis sur les observations du public.

IV - Les principaux thèmes évoqués

La commission d'enquête a analysé et développé dans le rapport les principaux thèmes évoqués soit par le public, soit par les collectivités territoriales consultés, soit ses propres questions.

Ils sont rappelés très brièvement ci-après.

Les justifications de l'évolution du PPA1 au PPA2

La non reconduction ainsi que l'absence de mise en œuvre de plusieurs mesures du PPA1 pose la question de l'efficacité de ce type de plan. Le responsable de projet donne les raisons pour lesquelles ont été abandonnées certaines mesures. Il explique les modalités d'élaboration du PPA2, basé non pas sur le bilan du PPA1 mais sur l'état des lieux de la pollution et des priorités retenues.

La Commission prend acte de ces explications mais estime que le rôle du suivi de ces mesures est particulièrement important. En conséquence la bonne efficacité du plan résultera de la rigueur du suivi.

Le périmètre du PPA – La méthodologie et la modélisation

La définition strictement administrative du périmètre du PPA n'intègre pas suffisamment les phénomènes naturels de diffusion des polluants. La Commission en prend acte et constate aussi que les zones agglomérées, les plus concernées par la pollution atmosphérique, sont à l'intérieur de la zone du PPA. Elle estime néanmoins qu'il devrait être tenu compte de cette remarque à l'avenir.

Le PPA2 ne contient pas de mesures à l'égard de certains polluants : l'ozone, les COV et les phytosanitaires. Le responsable de projet justifie ce choix par le fait que les valeurs limites relatives à ces trois polluants ne sont pas dépassées, ou que des actions interviendront par ailleurs. La Commission d'enquête prend acte de cet argumentaire justifiant la concentration des efforts sur la réduction des émissions de NOx et des poussières. Néanmoins elle regrette que le PPA ne soit pas le seul outil de référence pour la lutte contre toutes les pollutions de l'air.

Concernant la modélisation, l'ancienneté des mesures et constats pris en compte (2009) et les hypothèses d'évolution des émissions ne parviennent pas à convaincre totalement la Commission. De telle sorte que, sur ces points, l'importance des mesures de suivi, est, comme pour le point précédent, déterminante.

Le coût et le financement

La plupart des mesures préconisées sont des mesures incitatives ou des actions de communication. Seulement 6 mesures sur 19 contiennent quelques lignes sur les éléments de coût. Seules 3 sont chiffrées. Les financements sont peu abordés mais le responsable du projet énonce plusieurs sources qui lui sont extérieures, dont certaines quantifiées, et envisage de l'introduire dans le corps du PPA.

La Commission demeure interrogative sur la possibilité de mobiliser des budgets qui conditionnent une bonne part du succès de plusieurs mesures du plan mais qui, pour la plupart, les plus onéreuses, ne dépendent pas du maître d'ouvrage du PPA. Elle a suggéré, pour certaines d'entre elles, une inscription au PDU en cours de révision. De manière plus générale, elle souligne une nouvelle fois l'importance du suivi.

L'organisation du suivi

Les questions soulevées sur l'efficacité des mesures retenues, la méthodologie, la modélisation, le volet financier ne peuvent trouver réponse qu'avec une organisation rigoureuse et vigoureuse du suivi.

Le dossier aborde cet aspect avec sérieux. La périodicité des évaluations, à minima annuelle, apparaît à la hauteur des enjeux. Les missions confiées devront, comme énoncé, porter sur le bilan, la validation, d'éventuelles propositions d'amélioration, et leur publication.

L'Etat, par la DREAL, a la charge du suivi, notamment en ce qui concerne les sanctions et les adaptations des mesures. La Commission estime qu'il lui appartiendra de prendre en compte le bilan établi par le comité de suivi. Il devra énoncer avec précision, dans la décision qu'il prendra, les raisons pour lesquelles il retient ou non les analyses, constats et propositions du comité de suivi.

Concernant la composition du comité de suivi qui n'est pas abordée dans le dossier, la Commission estime qu'il devra comporter en une proportion conséquente, les représentants de la société civile tels les usagers de transports (individuels, dont les motorisés, les piétons, les cyclistes, et collectifs), les consommateurs, les protecteurs de l'environnement, ...

Autres points majeurs évoqués par le public

Concernant la plate forme aéroportuaire

La non prise en compte des polluants issus de l'activité aéroportuaire a fortement mobilisé les intervenants à cette enquête.

Les développements argumentés apportés par la DREAL, l'ORAMIP et l'Aéroport de Toulouse Blagnac, montrent néanmoins un niveau de rejets polluants relativement faible.

Suite aux inquiétudes rapportées par la commission, la DREAL envisage dorénavant d'intégrer une nouvelle mesure spécifique appelée B9 visant à « améliorer la connaissance des émissions liées au trafic aérien sur l'agglomération toulousaine » et poursuivre les actions entreprises par Aéroport de Toulouse Blagnac pour réduire les émissions en polluants atmosphériques de la zone aéroportuaire. Elle énonce quatre sous-actions répertoriées dans le rapport de la Commission.

La Commission prend acte des justifications vis-à-vis des faibles rejets et est favorable à l'adjonction dans le PPA de cette nouvelle mesure B9.

Concernant les grands sites polluants

L'absence de mesures spécifiques au niveau des grands sites polluants, notamment le site Héraklès, a été mise en avant par le public.

Le responsable du projet a énoncé que ces sites relevaient de la réglementation des ICPE et ne justifiaient donc pas de mesures spécifiques du PPA.
La Commission prend acte de ces informations.

Concernant la gestion des pics de pollution

L'information sur la gestion des pics de pollution fournie au dossier pourrait être complétée. La Commission prend acte de la décision de la DREAL d'agir en ce sens en ajoutant les niveaux d'exposition déclenchant la procédure d'information et d'alerte ainsi que l'arrêté préfectoral du 12/10/2012 instituant cette procédure. Elle sollicite complémentaires que soient mentionnées les conditions d'information du public sur le début et la fin de la mise en application (prévue par l'article R222-19 du code de l'environnement).

Concernant l'accroissement démographique

Les 100 000 habitants supplémentaires attendus d'ici 2020 n'ont été pris en compte qu'au regard des émissions liées aux déplacements. Celles qui sont liées au mode de chauffage n'ont pas été prises en compte au motif des faibles rejets attendus en NOx (1%) et PM (2%). La Commission estime que, même si elles ne représentent à priori qu'une part minime des émissions de NOx et des poussières, le responsable de projet aurait pu affecter, à minima, en l'absence de connaissance du futur mix énergétique de ces logements, une quantité moyenne d'émission, ce qui aurait donné plus de fiabilité à la projection 2020.

Les dix neuf mesures du PPA2

Les 19 mesures prévues ont été analysées dans le rapport. Seules les mesures suivantes justifient ici un développement.

Mesure B1 : Réduire les vitesses maximales autorisées dans la zone PPA.

Le PPA prévoit de n'appliquer cette mesure qu'à la seule A62 au motif d'une moindre densité de population aux abords des autres axes. Il énonce que des études complémentaires devront être menées.

La Commission estime que le gain en réduction d'émission occasionné par la réduction de vitesse maximale constitue une amélioration sensible, même en cas de faible densité de présence humaine à proximité immédiate. Elle estime aussi que cette densité n'est pas négligeable. D'autres améliorations résultent de cette réduction de vitesse tels que niveau de bruit, accidentologie et consommation énergétique. Si elles n'entrent pas dans le champ du PPA elles ont néanmoins une influence positive sur la réduction des nuisances dans le voisinage. En conséquence elle estime que cette mesure de réduction des vitesses maximales doit être étendue aux axes suivants : A61, A62, A64, A68, D817, D820, D980.

Mesure B2 : Développer les nouveaux usages de la voiture partagée.

Cette action ne comporte pas d'objectifs chiffrés ni d'approche des coûts et financements. La Commission estime que des compléments devraient ici être apportés. En leur absence elle suggère une inscription dans les mesures du PDU en révision.

Mesure B4 : Développer l'usage du vélo

La DREAL a précisé que la mise en place des diverses actions soient proposées par un groupe de travail. La Commission souhaite que ce groupe de travail soit constitué et actif au plus tôt. Par ailleurs elle estime que l'accent doit être mis sur la qualité des pistes cyclables et des parcs à vélo.

Mesure B8 : Mettre en œuvre des mesures supplémentaires.

Cette mesure contient diverses actions portant sur la réduction des émissions liées au trafic routier.

La Commission estime positif l'ensemble de ces mesures et préconise, en vue d'une application rapide, un programme précis d'étude à réaliser au plus tôt.

V - Conclusion de la commission d'enquête

La Commission considère que la protection de l'atmosphère est absolument nécessaire à la santé du million d'individus qui résident ou vont résider à l'intérieur du périmètre d'étude. Les effets néfastes sur la santé humaine des polluants dont il est envisagé de réduire les concentrations, notamment les NOx, PM10 et PM2,5, ne sont contestés par personne dans la communauté scientifique spécialisée. Il convient donc d'agir.

Elle considère aussi que le premier Plan de Protection de l'Atmosphère a généré des effets positifs réels mais insuffisants, notamment à proximité des principaux axes de circulation où les valeurs limites annuelles en concentration de polluants atmosphériques sont dépassées pour le NOx et les PM10.

Enfin la Commission constate, après examen et réflexion, que le panel des mesures envisagées constitue un outil globalement adapté. Elle s'interroge néanmoins sur la possibilité de mobiliser tous les budgets nécessaires à la mise en œuvre de certaines mesures.

Les mesures portant sur les sources fixes de pollution atmosphérique sont favorables à l'amélioration de la qualité de l'air.

Les mesures concernant les sources mobiles vont également dans le bon sens mais paraissent toutefois insuffisantes pour atteindre les objectifs fixés, notamment concernant la réduction de la pollution la plus importante (oxydes d'azote NOx). La Commission souhaite en conséquence l'extension de la mesure B1 relative à la limitation des vitesses maximales autorisées aux principaux axes routiers compris dans le périmètre et dont l'abaissement de la vitesse de circulation a selon les études réalisés par l'ORAMIP, un impact significatif dans la lutte contre la pollution atmosphérique.

En agissant sur les documents de planification urbaine le PPA tend à limiter les populations exposées aux polluants et à agir sur la réduction des besoins en transport.

Enfin les mesures d'information et de sensibilisation du public agissent positivement sur les comportements individuels. Les doutes perçus portent généralement sur l'effectivité de la mise en œuvre de l'ensemble du panel. Il appartiendra aux pilotes et à leurs partenaires de mener à bien leurs missions.

En conséquence la Commission d'Enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère n°2 de l'agglomération toulousaine.

Cet avis est assorti de 3 réserves et de 8 recommandations.

RESERVE 1 : La mesure B1, portant sur la réduction des vitesses maximales, envisagée pour la seule A62, doit être étendue aux axes routiers suivants : A61, A64, A68; D817, D820, D980. La N124 n'est pas concernée par cette extension de la mesure.

RESERVE 2 : Les modalités de suivi de la qualité de l'air devront assurer, dans le document portant la décision prise par l'Etat représenté par la DREAL, au terme de l'examen du suivi, la prise en compte effective du bilan établi par le comité de suivi. Ce document devra énoncer avec précision, les raisons pour lesquelles sont retenues ou non les analyses, constats et propositions du comité de suivi.

RESERVE 3 : Le comité de suivi comprendra, en proportion conséquente, les représentants de la société civile tels les usagers de transports (individuels, dont les motorisés, les piétons, les cyclistes, et collectifs), les consommateurs, les protecteurs de l'environnement, ...

RECOMMANDATION 1 : L'ozone dont la valeur cible a été quelques fois dépassée (p.45 du dossier), la méthodologie et la modélisation vis-à-vis desquelles la Commission n'a pas été totalement convaincue, devront être particulièrement surveillés notamment par le comité de suivi.

RECOMMANDATION 2 : A l'avenir, il conviendra d'étudier le périmètre du PPA en prenant en compte les phénomènes de diffusion et de déplacement des substances polluantes.

RECOMMANDATION 3 : Concerne la gestion des pics de pollution. La Commission recommande d'inscrire dans le PPA, conformément aux stipulations de l'article R222-19 du code de l'environnement, les conditions d'information du public sur le début et la fin de la mise en application.

RECOMMANDATION 4 : Concerne la mesure A3, en cas de nécessité de renforcer la baisse des rejets de NOx et de poussières, la Commission souhaite, que les mesures des émissions atmosphériques effectuées par l'exploitant lui-même justifient d'une périodicité plus élevée que celle retenue à l'arrêté d'autorisation.

RECOMMANDATION 5 : Concerne la mesure B1 portant sur la limitation des vitesses maximales sur les grands axes routiers. La Commission, au-delà de la réserve 1 ci-dessus, souhaite que le responsable du projet étudie les conséquences sur les émissions polluantes qu'aurait un abaissement de la vitesse plus drastique sur le boulevard périphérique en ramenant la vitesse à 70km/h comme sur le périphérique parisien. Les résultats de cette étude pourraient utilement être présentés au comité de suivi du plan.

RECOMMANDATION 6 : Concerne la mesure B2 portant sur le développement des nouveaux usages de la voiture partagée. La Commission souhaite que le SMTC, pilote de la mesure, précise des objectifs chiffrés et que cette mesure soit reprise dans le PDU en révision afin de dégager les moyens financiers en rapport.

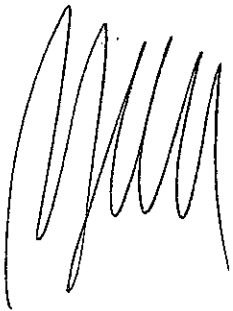
RECOMMANDATION 7 : Concerne la mesure B4 portant sur le développement de l'usage du vélo. La Commission souhaite que le groupe de travail évoqué par la DREAL se réunisse au plus tôt et que le pilote de l'action (SMTC) précise le plan d'action dès la première réunion du comité de suivi.

Elle souhaite aussi que les indicateurs de suivi intègrent les éléments suivants :

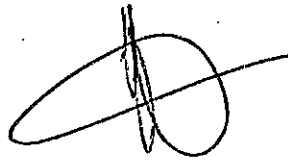
- la qualité des pistes cyclables puisque la connaissance du seul linéaire intègre sans distinction les voies en simple bord de caniveau avec les voies spécifiquement aménagées ;
- la sécurité des parcs à vélo notamment au regard des vols et dégradations.

RECOMMANDATION 8 : Concerne la mesure B8 portant sur des actions supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine. La Commission souhaite qu'un programme précis d'études soit défini au plus tôt, et présenté au prochain comité de suivi.

Les présents rapport et conclusions sont clos ce jour, 17 décembre 2015, à Toulouse.



Michel SABLAYROLLES
Président



Isabelle ZUILI
Membre titulaire



René RODIER
Membre titulaire

AGGLOMERATION TOULOUSAINE
PLAN de PROTECTION de l'ATMOSPHERE N°2

ANNEXES
AU RAPPORT
de la COMMISSION D'ENQUETE

- Procès verbal de synthèse des observations,
- Annexe au procès verbal de synthèse : synthèse de l'ensemble des observations recueillies,
- Mémoire en réponse du responsable de projet (DREAL).
- Annexe au mémoire en réponse : commentaires à la synthèse de chacune des observations recueillies.

**ENQUETE PUBLIQUE
SUR
LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN N°2**

*

**PROCES VERBAL de SYNTHESE
DES OBSERVATIONS RECUEILLIES**

Commission d'enquête désignée par le Tribunal Administratif de Toulouse :

Président : Michel Sablayrolles
Membres : René Rodier
Isabelle Zuili

I - SYNTHESE DES OBSERVATIONS

36 observations ont été recueillies. Chacune a fait l'objet d'une synthèse établie par la commission d'enquête. Ces synthèses sont annexées au présent procès verbal. La commission a également identifié un certain nombre de thématiques qui sont exposées ci-après et au sujet desquelles elle pose ses propres questions, reprenant parfois celles des intervenants.

II - QUESTIONS DE LA COMMISSION AU RESPONSABLE DU PROJET

1 – INTRODUCTION

Les questions que souhaite poser la commission d'enquête au responsable du projet figurent ci-après. Elles sont regroupées sous huit thèmes principaux. Il est rappelé que l'ensemble des observations sont accessibles sur le registre dématérialisé par le biais de la plate forme de l'autorité organisatrice. Il pourra être utile de s'y reporter pour certains questionnements précis et particuliers formulés par l'un ou l'autre des intervenants pour lesquels la commission a effectué un simple renvoi.

2 – LES JUSTIFICATIONS DE L'EVOLUTION DU PPA1 AU PPA2

2-1-Le bilan du PPA de 2006 fait apparaître de nombreuses actions non réalisées, faute de moyens financiers, d'absence d'arrêtés préfectoraux, ou d'implication des différents partenaires. En quoi la mise en œuvre du PPA 2 proposée va-t-elle être différente ou améliorée ?

2-2 – Certaines actions ont été assouplies par rapport au plan précédent comme par exemple la mesure A3 qui ne donne plus la possibilité d'arrêtés préfectoraux de « prescriptions spéciales » avec fixation de valeurs plus contraignantes que les valeurs limites de rejet réglementaires. Certaines autres n'ont pas été reprises comme la réduction des émissions de NOx d'origine industrielle, alors que selon le bilan donné en annexe VII elles semblaient efficaces pour améliorer la qualité de l'air.

Quelles justifications à ces évolutions ?

3 – LA METHODOLOGIE ET LA MODELISATION

3-1 Le PPA est un outil local de lutte contre la pollution atmosphérique dont les actions ont, notamment pour objet, de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs respectant les normes fixées. Le présent projet s'intéresse à trois polluants principaux (NOx, PM 10, PM2,5) en ignorant l'ozone (malgré ce qui est dit à la page 43 du rapport) les COV et les produits phytosanitaires (qui étaient traités dans le plan précédent).

La commission d'enquête souhaite savoir pourquoi ces deux trois polluants ont été écartées du PPA alors que leur action sur la santé est loin d'être négligeable. En outre le responsable du projet est invité à préciser s'il est exact que la valeur cible pour la santé des 25 jours annuels de 120ug d'ozone a été dépassée en 2015 (observation n°16 FNE).

3-2 Les projections faites à l'horizon 2020 ont été établies par un modèle de calcul à partir de mesures de terrain d'origine variable et d'hypothèses d'évolution des émissions qui ne sont pas précisées. On aboutit ainsi à des résultats d'apparence très favorables qui étonnent certains intervenants (Cf les observations n°16 :FNE et 26 : M. Souldadie)

La commission d'enquête demande que les hypothèses de calcul à l'horizon 2020 soient précisées et justifiées.

3-3 Les données des modélisations sont celles de l'année de référence 2009, soit plus de 6 ans. Pourquoi les données n'ont-elles été mises à jour ?

Des modélisations basées sur des hypothèses de calcul à partir de données aussi anciennes peuvent-elles être fiables ?

Peut-on disposer des comparaisons entre les résultats des modélisations et les valeurs réellement mesurées de 2009 à 2014 ?

4 – LE PERIMETRE

Le périmètre du PPA est calqué sur celui du PDU ce qui lui donne une certaine légitimité administrative. Mais il ne tient pas compte de la réalité du terrain qui va bien au delà de ces limites. En particulier, il laisse de côté de larges échancrures sur des territoires qui relèvent de l'aire urbaine de Toulouse, surtout à l'ouest.

Qu'est-ce qui empêche de définir un périmètre plus vaste qui correspondrait mieux aux réalités du terrain ?

5 – LES ASPECTS OUBLIES : L'AEROPORT ET LES GRANDS SITES POLLUANTS

5.1 – L'AEROPORT

Le dossier d'enquête énonce que « les émissions de l'aéroport représentent moins de 2% des émissions totales de la zone PPA » (IV de la synthèse des avis de la consultation des collectivités territoriales). Le CCNAAT expose qu'elle serait de 3,1% (page 3 de leur observation). Quelles observations sur quelles réalités, quels calculs, quelles méthodes ont été utilisées pour quantifier le taux d'émission émises par l'aéroport ? Quelles difficultés éventuelles ont pu être rencontrées lors de cette approche ?

Le CCNAAT évoque (page 5 de leur observation) « les lignes directrices publiées par l'OMS en 2005 ... ». Quel est le document concerné ? Nous souhaitons en disposer.

Le CCNAAT propose treize vraies mesures en pages 7 à 9 de leur document, puis diverses questions ou indications dans les annexes 1 à 3 qui sont parfois en redondances avec les treize vraies mesures. La commission d'enquête souhaite connaître les réponses et commentaires du responsable du projet sur chacune d'entre elles (en évitant les redondances). Dans les cas où ne serait pas envisagée la prise en compte de ces mesures, ou de quelques unes d'entre elles, la commission souhaite en connaître les raisons.

La privatisation, même partielle, de l'aéroport, fait craindre un fort accroissement du trafic (certains parlent de triplement). Le fret pourrait également évoluer à la hausse. Est-ce que cela ne doit pas conduire à encadrer les émissions polluantes du trafic aérien en ajoutant une fiche spécifique dans le PPA ?

La non reconduction de la mesure B5 est dénoncée. L'accroissement du trafic envisagé ci-avant ne va-t-il pas accroître les besoins ? En cas de saturation des passerelles ne sera-t-il pas fait à nouveau appel aux APU ? Quels impacts négatifs entraîne son maintien ?

5.2 – LES GRANDS SITES POLLUANTS

Dans l'observation n°10 le comité de quartier « Croix de Pierre-Route d'Espagne » évoque notamment la pollution issue du site Héraklès. En fonctionnement normal cette installation classée SEVESO SH est autorisée à rejeter des quantités importantes de fumées chargées en polluants à proximité de sites sensibles tels que le CHU de Rangueil, l'Oncopole et l'hôpital Marchant.

La commission d'enquête demande au responsable de projet quels sont les obstacles qui empêchent de fixer dans le PPA des objectifs de limitation de rejets plus ambitieux que ceux qui lui sont actuellement appliqués. Au moins en période de pic de pollution.

On peut aussi estimer que les mêmes ambitions pourraient être mises en œuvre sur d'autres sites « gros pollueurs » à définir dans le périmètre du PPA.

Par ailleurs le comité de quartier évoque la pollution qui pourrait résulter d'un accident sur le site Héraklès et ses conséquences sur la navigation aérienne.

La commission d'enquête souhaite être éclairée par le responsable de projet sur la prise en compte d'une telle demande dans le PPA.

6 – LES ALTERNATIVES A L'AUTOMOBILE : LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE VELO

6.1 – LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le développement des transports en commun est un sujet fréquemment abordé par le public, en particulier le prolongement de la ligne B du métro, mais aussi bus électrique, train, comme un des moyens les plus efficaces pour réduire l'usage de la voiture, donc la pollution atmosphérique.

Pourtant le PPA ne prévoit que peu d'actions spécifiques (B7) pour promouvoir l'usage des transports en commun. Pourquoi ?

6.2 – LE VELO

Diverses propositions sont émises. La commission souhaite avoir la position du responsable du projet à l'égard des améliorations suivantes qui ont été mises en avant :

- L'amélioration de la sécurité à l'égard des stationnements latéraux et contigus aux pistes (ouverture intempestive des portières des véhicules), de l'étroitesse de certaines d'entre elles notamment en bord de caniveau : en cas de forte insécurité de certains tronçons, la prise en compte de ces derniers est elle raisonnable ?
- La « couverture » de ces pistes ;
- Le développement des parkings dédiés ;
- L'incitation à la réalisation de vestiaires dans les entreprises ;
- Les modalités d'admission des cycles dans les Transports en Commun.
- L'amélioration des mesures de suivi pour intégrer la qualité des pistes et non pas seulement la quantité.

7 – LA GESTION DES PICS DE POLLUTION

Il est indiqué page 96 du dossier que l'arrêté préfectoral du 12/10/2012 relatif aux recommandations sanitaires en cas d'épisode de pollution atmosphérique est en cours de révision.

La Commission souhaiterait savoir si cet arrêté est toujours en vigueur et pourquoi les valeurs des seuils de pollution pour le déclenchement des procédures d'urgence ne sont pas indiquées dans le dossier.

8 – LE COUT ET LE FINANCEMENT

La plupart des mesures, à l'exception de celles concernant les limitations de vitesse, la billettique et la planification urbaine, nécessitent un investissement financier. Le projet de plan n'énonce pas de modalités financières ou de mobilisation des institutions ou des collectivités à cet égard. L'évaluation du coût de l'application de ces mesures ne figure pas au dossier.

Pourtant le code de l'environnement stipule que le plan doit préciser « *les indicateurs de moyens notamment financiers nécessaires à la réalisation des actions engagées* » (R222-15-6°).

Ce plan apparaît donc comme soumis à la bonne volonté d'application des pilotes et partenaires désignés. En ces temps de dures restrictions budgétaires, la commission perçoit là un fort risque pour que beaucoup de ces mesures demeurent lettre morte. En quoi serait elle dans l'erreur ? Un financement particulier et dédié est il prévu ?

9- AUTRES QUESTIONS

9-1- MESURE B1 (réduction de la vitesse autorisée)

Les simulations de l'ORAMIP relatives à l'impact de l'abaissement de la vitesse (-20km/h) sur les principaux axes de l'agglomération toulousaine indique (carte p.156) des abaissements des émissions d'oxydes d'azote de 30% sur l'A62, de 31% sur l'A68 , de 31% sur l'A61,....Or la mesure B1 (*réduction des vitesses maximales autorisées*) prévoit d'appliquer cette mesure uniquement sur l'A62 . Pourquoi ?

9-2-LES INDICATEURS DE SUIVI

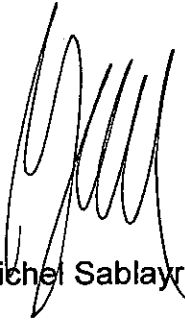
Quelles mesures ont été prises lors du constat de la non-application de certaines actions du PPA1 et à quelles échéances par rapport à ce constat ?

9-3 Quand on diminue la vitesse on diminue les émissions polluantes mais aussi le bruit, la consommation de carburant et on améliore la sécurité routière. Il en résulte une diminution de la gêne pour les riverains proches ou plus lointains (bruit) et des gains pour la société (coût économique, santé, climat...).

Qu'est-ce qui empêche le responsable de projet de raisonner "global" et de prendre en compte les éléments autres que la pollution pour décider d'une diminution de la vitesse?

9-4 L'observation n°29 du comité de quartier des Sept Deniers fait état, en fin d'observation p. 13, d'un « rapport sénatorial n°610 du 8 juillet 2015 ». La commission souhaite prendre connaissance de ce rapport, s'il existe. En disposez vous ?

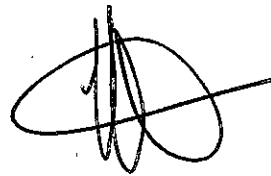
Le présent procès verbal de synthèse est clôt le mardi 17 novembre 2015. Il est remis ce même jour à la DREAL, représentée par Mme Céline VERNIER.



Michel Sablayrolles



René Rodier



Isabelle Zuili

Annexe au Procès verbal de synthèse : les notes de synthèses de l'ensemble des observations recueillies, reproduites ci-après :

Notes de synthèse de l'enquête publique

Projet de plan de protection de l'atmosphère de

l'agglomération toulousaine

Du 28 Septembre 2015 au 06 Novembre 2015

Observation n°1 (Préfecture de la Haute-Garonne)

Déposé le 15 Octobre 2015 à 17:22

CCNAAT - collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine
l'UFCNA estime que la pollution d'origine aéronautique est bien supérieure à ce que retient le PPA2. Une comparaison avec le site d'Orly conduit à majorer les impacts de plus de 50% (de 2 à 3,1%). Il convient donc de s'interroger sur les méthodologies employées : le nombre, le positionnement et les capacités des appareils de mesure posent question; la prise en compte de la totalité des émissions polluantes est incertaine notamment à l'égard des avions en vol au dessus du seuil de 3 000 pieds; l'absence de prise en compte des fortes évolutions attendues du trafic ainsi que de l'aéroport de Franczal.

Elle regrette que le PPA2 s'exonère de prise en compte de ces nuisances au motif des démarches volontaires de réduction des émissions menées par l'ATB et souhaite un minimum de surveillance de ces démarches.

Elle estime que l'avis de l'ACNUSA n'est pas franchement et massivement favorable au PPA2 comme il est dit au dossier et souligne les insuffisances avancées.

Elle propose une série de mesures de nature à améliorer l'efficacité du PPA2, notamment :

- évaluation complète des émissions du transport aérien,
- application des directives OMS,
- plafonnement du trafic aérien,
- faire évoluer la taxation du transport aérien, particulièrement favorisé sur ce point,
- en cas de pic de pollution, avoir recours à la restriction du trafic aérien.

In fine l'UFCNA donne un avis défavorable au projet de PPA2.

Observation n°2 (Courrier)

Déposé le 08 Octobre 2015 à 05:28

Maire de Labège

Le maire de Labège affirme la nécessité de l'action des pouvoirs publics sur la question de la qualité de l'air.

Les épisodes de pollution récurrents dans l'agglomération toulousaine étant en grande partie liés à l'engorgement des voies de circulation par des véhicules personnels, la priorité doit être le développement des réseaux de transports en commun .

Sur le territoire de Labège, le projet de prolongement de la ligne B - qui représente aujourd'hui le projet le plus abouti de desserte du secteur - répond à cette question et doit très rapidement pouvoir démarrer.

Du coté des particuliers, il est favorable à un dispositif d'encouragement à renouveler les vieilles chaudières.

Observation n°3 (Courrier)

Déposé le 04 Octobre 2015 à 05:29

Association des résidents du Portalas

L'association des résidents du Portalas à Colomiers demande la mise en sens unique de la voie latérale nord qui borde l'autoroute A124 au droit de leur quartier. Cette voie, actuellement à double sens, génère de l'insécurité, des nuisances de bruit et de pollution et altère la qualité de vie des habitants du quartier.

Cette pétition a fait l'objet de multiples interventions écrites et orales auprès de diverses autorités.

Observation n°4 (Mairie de Muret)

Déposé le 20 Octobre 2015 à 15:09

GRYEZA Colette

Concerné la localisation d'un projet de crématorium à Seysses. (H.S)

Cette personne souhaite qu'il se situe le long du Chemin de la Saudrune et de l'A64, et non pas en zone agricole chemin du Massonné , moins accessible et susceptible d'entraîner une augmentation de trafic donc de pollution atmosphérique.

Observation n°5 (Web)

Déposé le 23 Octobre 2015 à 14:07

BARGIACCHI Didier

39, rue du maréchal Niel

31100 TOULOUSE

l'ADQL confirme son rattachement à la CCNAAT et souscrit à ses remarques à l'égard du PPA.

Observation n°6 (Web)

Déposé le 25 Octobre 2015 à 19:19

Anonyme

L'illustration du projet de couverture du dossier comporte un avion. Or les pollutions issues du trafic aérien ne sont pas prises en compte. D'où la demande de les intégrer (données, relevés et périmètres concernés)

Observation n°7 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 16:35

Anonyme

Accord sur le constat.

Mais:

- le coût des mesures reposera sur les contribuables,
- il faudrait réduire la concentration géographique des activités, des zones d'emploi,
- la réduction des vitesses est inopérante lors des encombrements.

Observation n°8 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 17:41

Anonyme

Le prolongement de la ligne B du métro est un moyen important pour la réduction de la pollution atmosphérique: il faut le réaliser au plus tôt. Le PPA devrait en faire mention.

L'air est le même dans l'agglomération toulousaine et le territoire SICOVAL.

Observation n°9 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 21:38

Anonyme

Les actions à mener:

- connaître l'impact du prolongement de la ligne B sur le trafic routier,
- plutôt que d'agir auprès des particuliers (véhicules, chauffage) inciter les entreprises au télétravail (jusqu'à pénaliser les récalcitrantes) et à une localisation plus équilibrée au sein de la région toulousaine.

Observation n°10 (Courrier)

Déposé le 28 Octobre 2015 à 10:04

Comité de quartier Croix de Pierre

Le comité de quartier Croix de Pierre- route d'Espagne apporte son soutien à l'avis du CCNAT.

Puis, dans une longue intervention le comité demande:

- de décliner dans le PPA les mesures du SRCAE: n°s 40-air, 41-air, 43-air, 46-trv.
- d'envisager une réorganisation des vols sur les différentes plateformes aériennes de l'agglomération afin de réduire la pollution de l'air environnant.
- de traiter les conséquences sur la pollution de l'air d'une augmentation éventuelle des vols de fret sur ATB.

Il demande en outre l'ajout de fiches portant sur:

- la lutte contre les nuisances liées à la navigation aérienne de l'aéroport de Toulouse Blagnac et des aérodromes de Francazal, Lasbordes et Muret.

- la prise en compte des nuisances industrielles primaires (notamment le site Héraklès) en distinguant d'une part le fonctionnement quotidien et d'autre part les mesures de prévention à mettre en place pour faire face à un accident technologique majeur.

Sur le premier point l'association demande, à tout le moins, d'imposer des mesures de progrès afin de limiter les rejets toxiques de cette établissement SEVESO qui sont actuellement de 55000 m3/heure de fumée.

Sur le deuxième point l'association analyse les conséquences d'un accident technologique majeur sur le site Héraklès et propose des solutions graduées allant de la modification de l'ILS de Blagnac au déménagement de l'aéroport ou à celui de l'usine.

A noter que l'association demandait une prolongation de la durée de l'enquête (en la portant à deux mois) qui n'a pas été prise en compte par la commission d'enquête en raison de son arrivée tardive.

Enfin l'association demande la consultation d'un expert afin de "comprendre puis recommander comment peuvent être séparées et individualisées les procédures de détection des sources de NO2, qu'elles proviennent du sol, des vols LTO ou des vols à plus haute altitude".

Observation n°11 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 14:04

PEYROUS Philippe

27 rue du pouset

31400 TOULOUSE

C'est un plaidoyer pour l'utilisation du vélo : outil simple, non polluant, facteur de bonne santé.

Améliorations proposées :

- Piste cyclables à positionner au centre des routes, avec circulation à gauche (?) assurant une meilleure visibilité et évitant les accidents liés aux ouvertures intempestives des portes des véhicules en stationnement;
- un toit et des pare-vents pour ces pistes;
- une route à vélo pour Toulouse - Airbus;
- lutter contre le vol des vélos;
- créer des vrais parkings à vélo partout, couverts et avec caméra de surveillance;
- créer des vestiaires à vélo dans les entreprises

- créer de nouvelles lignes de bus notamment sur les rocade (ex: Basso Cambo - Ramonville).

En conclusion il énonce les bienfaits du plus commode monocycle.

Observation n°12 (Mairie de Colomiers)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 16:23

Conseiller municipal de Colomiers

Observation (favorable) sur les horaires des permanences.

Observation n°13 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 16:50

Anonyme

Soutien à l'observation du maire de Labège (favorable au PLB pour ce qu'il participe à la PA)

Observation n°14 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 17:09

Dauxois Jacques

17 Allée Chantecaille

31670 Labège

Le développement des transports en commun est nécessaire à la PA, plus particulièrement le PLB.

Observation n°15 (Web)

Déposé le 03 Novembre 2015 à 16:05

THEBAULT Jacques

rue des perce-neige

31240 L UNION

L'intervenant, M. Thébault, demande une amélioration de la régulation dynamique du trafic en cas d'accident (cf fiche B8).

Observation n°16 (Web)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 10:40

Anonyme

La FNE demande l'introduction de l'ozone dans les actions correctives du PPA car l'action de ce polluant est majeure comme l'atteste l'ARS. De plus le changement climatique conduira à des dépassements plus fréquents de la valeur cible, ce qui s'est déjà produit en 2015.

En matière de simulation à l'horizon 2020, l'utilisation du modèle national apparaît à la fois irréaliste (car trop optimiste) et inadaptée (car elle ne prend pas en compte les spécificités locales). Cette remarque s'applique aussi bien au secteur résidentiel qu'à celui du transport routier et du transport aérien.

Ainsi les résultats escomptés pour 2020 sont qualifiés de "voeu pieux".

La FNE regrette que les impacts sanitaires et économiques de la pollution de l'air soit aussi peu abordés alors qu'ils sont considérables. Pour cette raison la FNE souhaite des orientations du PPA beaucoup plus offensives.

En ce qui concerne les actions prévues au PPA elles sont qualifiées d'anecdotiques pour A1 et A2. Pour A3 la FNE demande que la norme soit rendue plus contraignante.

Pour B1 la FNE est favorable à un abaissement de la vitesse, estimant qu'il ne faut pas craindre les report de trafic.

Les orientations des actions B2 à B8 sont qualifiées de louables mais la FNE souhaite plus de volontarisme dans leur mise en oeuvre.

Il en est de même des actions C1 à C4 et D1 à D4.

Observation n°17 (Web)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 11:00

LAURIER Laurent

Hôtel de ville

31770 COLOMIERS

Le groupe "Ensemble pour Colomiers" est favorable au PPA. Il demande:

- l'intégration de la zone aéroportuaire dans le PPA;
- un périmètre de compétence conforme à la réalité géographique;
- que les mesures soient détaillées;

Elle émet une série de recommandations concernant :

- la publicité des sites polluants;
- des mesures de régulation dynamique du trafic pour la RN124;
- l'abaissement de la vitesse sur la rocade Arc en Ciel;
- déplacer les structures d'accueil situées en zone de pollution;
- informer la population et créer un système d'alerte électronique
- des actions correctives en cas de dépassement des seuils.

Observation n°18 (Web)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 17:12

GEORGIN Martine

4 avenue Lamartine

31100 Toulouse

Le triplement du trafic aérien généré par le rachat de l'aéroport de Blagnac est incompatible avec le bien être et la santé des habitants de l'agglomération.

Observation n°19 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 10:05

BEER-DEMANDER Chantal

Diverses organisations émettent un avis défavorable au PPA au motif d'insuffisance et soutiennent le CCNAAT.

Observation n°20 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 12:10

Anonyme

L'intervenant demande la prise en considération des 100000 nouveaux habitants.

Les exigences de performance des normes Euro 5 et Euro 6 ayant été récemment relevées le niveau d'émission par le parc automobile sera plus élevé que ce qui est prévu par le PPA.

Observation n°21 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 21:46

Anonyme

L'intervenant demande l'application de la réglementation relative à "l'interdiction de brulage à l'air libre" en citant un exemple qui lui est proche concernant le brulage de cables électriques par les gens du voyage.

Observation n°22 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 23:27

Anonyme

contribution aux actions prévues par la fiche B8 par:

- renforcement de la capacité des parkings de rabattement sur les transports en commun;
- renforcement des TC périurbains ferroviaires ;
- renforcement du métro: PLB, 3ème ligne

Observation n°23 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 10:53

RIVIERE Alain

51, avenue des troubadours

31750 ESCALQUENS

Cette observation est la recopie du document FNE.

Observation n°24 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 20:15

Association 2 Pieds 2 Roues Colomiers

31 allée du Var

31770 colomiers

2 Pieds 2 Roues antenne de Colomiers demande:

- Les pistes cyclables doivent être comptabilisés en quantité et qualité, certaines sections étant dangereuses;
- améliorer les stratégies d'aménagement pour éviter leur dépendance aux échéances électorales;
- les comptages devraient préciser les saisons et les périodes de vacances scolaires; des mesures devraient être réalisées pour chaque saison et pendant et en dehors des vacances scolaires;

L'association rappelle que les métropoles européennes qui ont le plus développé le plus la part modale vélo sont celles qui ont le niveau le plus bas de pollution atmosphérique.

Elle indique qu'il faut se montrer volontaire plus qu'accompagnant.

Observation n°25 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 20:55

EELV Toulouse

60 Bd des Recollets

31400 Toulouse

EELV Toulouse regrette le temps perdu , plusieurs mesures du PPA précédent n'ayant pas été mises en oeuvre : le PPA aurait du selon eux être révisé depuis près de 4 ans. Concernant la réduction des particules PM2.5 dont les objectifs , d'après l'ORAMIP, n'ont pas respectés en 2014 , une mesure devrait être prévue pour réduire massivement le nombre de véhicules polluants. Mais la mesure relative à l'intensification des contrôles de pollution a été abandonnée. Tout comme la réduction des applications de composés phytosanitaires en milieu périurbain. La réduction de la pollution à l'ozone , dont pourtant la valeur cible n'a jamais été atteinte depuis des années, n'est pas évoquée.

Plusieurs actions restent très vagues, comme celles relatives aux documents d'urbanisme(C2).

Les modalités de procédure d'alerte ne sont pas décrites précisément (mais seulement des renvois à des arrêtés préfectoraux) alors le code de l'environnement l'impose.

Grande perplexité quant aux résultats prévisionnels à échéance de ce Plan : plus aucun établissement sensible exposé et une baisse de la population exposée passant de 60 000 à 2500...

Observation n°26 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 22:38

Souldadie jean-luc

Gachots

31490 Leguevin

"Une ambition démesurée en appliquant des mesurette". Tel est, en synthèse, le jugement de l'intervenant sur le projet de PPA.

Il fait 3 critiques majeures:

1- S'agissant des émissions des principaux polluants (NOx, PM), les hypothèses de calcul sont vagues ou non exprimées. le modèle non explicité, les résultats non justifiés. Cela conduit à des simulations démesurément optimistes.

2- Il n'existe aucune mesure contraignante pour réduire l'usage de la voiture. Sans mesure coercitives il est inconcevable de voir baisser les NOx de 35% en 5 ans. Les mesures pour faire baisser les émissions sont, au mieux des incitations, au pire le lancement de nouvelles études sans effet avant plusieurs années.

3- les mesures adoptées sont totalement décorréliées des ambitions affichées sur la foi de modélisations qualifiées de "mystérieuses".

Si le financement de certaines mesures n'a pas été assuré dans le PPAv1, quelles garanties que le financement des mesures du PPAv2 le seront? L'aspect financier n'est pas abordé.

Ces remarques pertinentes développées dans une note argumentée doivent faire l'objet d'analyse et d'explications par le maître d'ouvrage

Observation n°27 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:12
Association 2 Pieds 2 Roues Colomiers
31 allée du Var
31770 colomiers
Idem observation n°24

Observation n°28 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 09:35
GRYCZA Joseph
Demande la suppression du péage autoroutier de Muret, pour fluidifier le trafic et éviter le ralentissement - accélération.
Il est opposé au projet de crématorium au chemin du Massonné à Seysses.

Observation n°29 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 09:38
Comité de quartier des 7 deniers
L'association des Sept Deniers critique la publicité de l'enquête, trop restreinte. Elle regrette sa brièveté.
Elle expose la densification continue de son quartier, la présence de nombreuses ICPE, la contiguïté des rocade.
Elle fait un long rappel des éléments du dossier.
Elle énonce un grand nombre de commentaires et demande:
- que l'Etat et les Collectivités Territoriales appliquent les lois et garantissent aux habitants du quartier une qualité de l'air qui préserve la santé;
- qu'avant toute construction il soit fait application du principe constitutionnel de précaution pour que soit préservé la santé;
- qu'une étude épidémiologique soit lancée sur le quartier des Sept Deniers.
Ils se réfèrent au rapport du Sénat n° 610 du 8 juillet 2015.

Observation n°30 (Courrier)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 04:11
NICOLINI Sandra
L'impact des émissions des pollutions atmosphériques liées au trafic aérien n'est pas mentionné dans le dossier, malgré les prévisions d'intensification du trafic.
Existe t il des mesures de la pollution liée à ce trafic dans l'agglomération toulousaine? A Goyrans? où se situent les capteurs?quelles sont les procédures des mesures?
Quelles sont les actions prévues pour la protection atmosphérique par l'aéroport Toulouse Blagnac ?
Avis défavorable du fait de l'absence de prise en compte du trafic aérien.
Information du public sur l'enquête publique: affiches très peu visibles et mal positionnées.

Observation n°31 (Mairie de Labège)

Déposé le 09 Novembre 2015 à 04:13

OLIVIER Joel

Usagers du vélo électrique

Concernant le développement de l'usage du vélo:

- manque de sécurisation des lieux de stationnement des vélos
- regrette la suppression de la prime incitative à l'achat d'un vélo électrique.

Concernant les véhicules électriques manque de borne de rechargement. Demande à ce qu'elles soient obligatoires dans tous les lieux et établissements publics.

Concernant les transports en commun, il faut développer les bus électriques et surtout LE METRO.

Demande la réalisation rapide du prolongement de la ligne B du métro.

Observation n°32 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Anonyme

L'intervenant pose la question du coût de l'allongement du temps de trajet découlant de la réduction de la vitesse. Que faut il favoriser ? La santé ? L'économie?

Observation n°33 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Fournier Cecile

11 impasse Vincent scotto

31170 Tournefeuille

Le lien avec le plan de déplacement urbain est une nécessité. Les propositions d'action portent sur :

- les transports en commun qui doivent être facile à utiliser et rapides;
- l'utile contournement routier de Toulouse;
- le développement de la voiture électrique et des bornes de chargement;
- la création de zones de covoiturage.

En conclusion: le souhait que ce plan fasse évoluer les pratiques.

Observation n°34 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

brayda guillaume

42 impasse daguin

31300 toulouse

L'intervenant s'inquite des nuisances sonores à proximité des grands axes routiers, notamment entre Saint Martin et Tournefeuille.

Observation n°35 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

depaix elisabeth

4 rue des troubadours

31670 labege

La solution à la pollution réside dans les TC, notamment le train.

Observation n°36 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Anonyme

La diminution de la pollution passe par l'encouragement des modes de transport dynamiques et la plantation d'arbres. Le carrefour de la Rotonde est cité en contre exemple.

MEMOIRE EN REPONSE DE LA DREAL

PPA de l'agglomération toulousaine Réponse de la DREAL au PV de synthèse de la commission d'enquête

36 observations ont été recueillies. Chacune a fait l'objet d'une synthèse établie par la commission d'enquête. Ces synthèses sont annexées au présent procès verbal. La commission a également identifié un certain nombre de thématiques qui sont exposées ci-après et au sujet desquelles elle pose ses propres questions, reprenant parfois celles des intervenants.

II - QUESTIONS DE LA COMMISSION AU RESPONSABLE DU PROJET

1 - INTRODUCTION

Les questions que souhaite poser la commission d'enquête au responsable du projet figurent ci-après. Elles sont regroupées sous huit thèmes principaux. Il est rappelé que l'ensemble des observations sont accessibles sur le registre dématérialisé par le biais de la plate-forme de l'autorité organisatrice. Il pourra être utile de s'y reporter pour certains questionnements précis et particuliers formulés par l'un ou l'autre des intervenants pour lesquels la commission a effectué un simple renvoi.

2-1-Le bilan du PPA de 2006 fait apparaître de nombreuses actions non réalisées, faute de moyens financiers, d'absence d'arrêtés préfectoraux, ou d'implication des différents partenaires. En quoi la mise en oeuvre du PPA 2 proposée va-t-elle être différente ou améliorée ?

Réponse DREAL :

Les résultats et le suivi inégaux, suivant les actions, du premier PPA est un retour d'expérience qui a été pris en compte. C'est pourquoi le projet de révision du PPA a fait l'objet d'un important travail de concertation avec les différents partenaires et pilotes des actions afin de s'assurer qu'ils étaient effectivement prêts à piloter ou à participer aux actions définies.

De même (cf pages 122 et 123 du PPA) des indicateurs ont été définis pour chaque action et feront l'objet d'un bilan annuel auprès du comité de suivi du PPA et du CODERST du département. Enfin dans le cadre du contentieux européen sur les NOx, la DREAL doit transmettre à la direction générale du climat (DGEC), qui le transfère à la Commission européenne un état d'avancement des actions du PPA.

Le travail préparatoire effectué, les outils de suivi décidés et l'obligation de reportage à la Commission européenne doivent permettre une avancée régulière et contrôlée des différentes actions du PPA.

2-2 - Certaines actions ont été assouplies par rapport au plan précédent comme par exemple la mesure A3 qui ne donne plus la possibilité d'arrêtés préfectoraux de « prescriptions spéciales » avec fixation de valeurs plus contraignantes que les valeurs limites de rejet réglementaires. Certaines autres n'ont pas été reprises comme la réduction des émissions de NOx d'origine industrielle, alors que selon le bilan donné en annexe VII elles semblaient efficaces pour améliorer la qualité de l'air. Quelles justifications à ces évolutions ?

Réponse DREAL :

Le PPA 2 n'a pas été établi à partir du bilan du PPA 1 mais a bien été repensé en fonction de l'état des lieux de la pollution de l'air de l'agglomération et des priorités (notamment en termes de polluants et de sources d'émissions) à mettre en oeuvre. Le PPA 1 a été un élément pris en compte pour l'élaboration du PPA 2, au même titre que les retours d'expériences des autres PPA de France et notamment les actions envisagées dans les PPA d'autres agglomérations récents.

Les fiches actions du précédent PPA relatives à des polluants qui ne sont pas réglementés ou qui ne font pas l'objet de dépassements des valeurs limites réglementaires n'ont ainsi pas été retenues.

En ce qui concerne plus précisément la mesure A3 du précédent PPA, elle s'applique aux installations de moins de 20MWe.

A noter que cette mesure n'a finalement pas été mise en œuvre dans le cadre du PPA 1.

Dans le cadre du PPA 2, il est proposé :

- dans la mesure A2 d'imposer des valeurs limites d'émissions pour les chaudières de puissance comprise entre 400kW et 2MW ;

- dans la mesure A3 qui concerne les chaudières de 2 à 20MW, de vérifier l'application de la réglementation générale sur ces équipements qui a été fortement sévérée depuis l'approbation du PPA 1 en 2006. Des contrôles par sondage permettant la vérification du respect des valeurs limites réglementaires seront ainsi mis en place et des sanctions pour les sites qui ne respecteraient pas seront proposées.

Cette mesure de vérification et d'imposition du respect de la réglementation est une action nouvelle, en effet ces installations ne font actuellement pas, sauf cas particulier, l'objet de contrôles de l'administration.

Proposition de modification : il sera proposé d'ajouter dans la fiche action A3 que, dans un deuxième temps, en fonction des résultats des contrôles effectués et si les bilans annuels de suivi du PPA réalisés montraient le besoin de renforcer la baisse des émissions de NOx et de poussières pour diminuer le nombre de personnes exposées, la possibilité de fixer des valeurs limites de rejets plus contraignante serait examinée, en tenant compte du coût économique de ces mesures.

En ce qui concerne la réduction des NOx d'origine industrielle, l'action menée dans le cadre du PPA, qui s'appuyait en fait sur la réglementation européenne et française relative à la directive IPPC (directive relative à la prévention et à la réduction intégrée des pollutions) qui impose aux industries les plus polluantes la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles pour réduire leurs émissions a effectivement permis de réduire les émissions industrielles de NOx.

Les études réalisées par l'ORAMIP montrent qu'en 2008, les ICPE ne représentaient que quelques pourcents (cf page 101) des émissions totales de NOx du territoire.

De plus la directive IPPC a été remplacée par la directive IED (relative aux émissions industrielles) qui va obliger les plus gros industriels à réduire encore leurs émissions.

Ces deux arguments : la faible part des émissions dues aux ICPE et le fait que la limitation de leurs émissions soient encadrées par une nouvelle directive européenne ont conduit à ne pas proposer de fiche spécifique dans le cadre du nouveau PPA.

3-1 Le PPA est un outil local de lutte contre la pollution atmosphérique dont les actions ont, notamment pour objet, de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs respectant les normes fixées. Le présent projet s'intéresse à trois polluants principaux (NOx, PM 10, PM2,5) en ignorant l'ozone (malgré ce qui est dit à la page 43 du rapport) les COV et les produits phytosanitaires (qui étaient traités dans le plan précédent).

La commission d'enquête souhaite savoir pourquoi ces deux trois polluants ont été écartés du PPA alors que leur action sur la santé est loin d'être négligeable. En outre le responsable du projet est invité à préciser s'il est exact que la valeur cible pour la santé des 25 jours annuels de 120ug d'ozone a été dépassée en 2015 (observation n°16 FNE).

Réponse DREAL :

L'objectif du PPA, rappelé dans la préface, est de ramener la concentration des polluants réglementés à des valeurs en dessous des normes fixées.

Il a été décidé de cibler les actions du PPA 2 sur cet objectif.

Les phytosanitaires ne sont pas des polluants réglementés (cf article R. 221-1 du code de l'environnement, rappelé en annexe III du PPA2). Ce sujet qui n'en est pas moins important fait l'objet d'une action du PNSE3 (plan national santé environnement) qui va être décliné à l'échelle de la nouvelle région.

En ce qui concerne les COV, seul le benzène fait l'objet d'une valeur limite annuelle à 5 microgramme/m³, non dépassée sur le territoire du PPA, cf annexe XII.

En ce qui concerne l'ozone, il n'y a pas de valeur limite, mais une valeur cible qui est de

120 microgramme/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile en moyenne calculée sur 3 ans (cf page 45).

A noter que l'ozone résulte notamment de la transformation des NO_x (cf page 17), la réduction des émissions de NO_x (ciblée par le PPA) contribue ainsi à la réduction de l'ozone.

L'ORAMIP, interrogé sur les dépassements soulevés par FNE, indique qu'effectivement les 25 jours supérieurs à 120 microgrammes/m³ ont été dépassés dans la région, mais pas sur le territoire du PPA (27 jours sur Gaudonville dans le Gers et 34 jours sur Castres).

Le PPA2 concentre donc ses efforts sur la réduction des émissions de NO_x et des poussières.

3-2 Les projections faites à l'horizon 2020 ont été établies par un modèle de calcul à partir de mesures de terrain d'origine variable et d'hypothèses d'évolution des émissions qui ne sont pas précisées. On aboutit ainsi à des résultats d'apparence très favorables qui étonnent certains intervenants (Cf les observations n°16 : FN E et 26 : M. Souldadie)

La commission d'enquête demande que les hypothèses de calcul à l'horizon 2020 soient précisées et justifiées.

Réponse de la DREAL :

Les mesures et modélisations réalisées par l'ORAMIP sont effectuées en conformité avec les guides méthodologiques nationaux et selon les référentiels normatifs existants. L'ORAMIP fait l'objet à ce sujet d'un agrément du ministère de l'environnement et a fait l'objet d'un audit de contrôle du LCSQA (laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air) fin 2014.

L'ORAMIP est organisé avec une gouvernance à 4 collèges (Etat , Industriels, Collectivités, Associations Environnementales) et dispose d'un financement multipartenarial qui garantit une indépendance et une transparence dans la réalisation de ses missions.

En ce qui concerne la scénarisation à l'échéance 2020, l'annexe VI du PPA présente la méthodologie et les hypothèses retenues pour la modélisation par l'ORAMIP.

Une partie de ces hypothèses sont issues de l'étude OPTINEC 5 que la direction générale du climat du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a demandé à appliquer pour la révision des PPA.

3-3 Les données des modélisations sont celles de l'année de référence 2009, soit plus de 6 ans. Pourquoi les données n'ont-elles été mises à jour ?

Des modélisations basées sur des hypothèses de calcul à partir de données aussi anciennes peuvent-elles être fiables ?

Peut-on disposer des comparaisons entre les résultats des modélisations et les valeurs réellement mesurées de 2009 à 2014 ?

Réponse de la DREAL :

L'année 2009 a été fixée par la direction générale de l'énergie et du climat lors du lancement de la révision des PPA (en 2011) afin que tous les PPA aient la même base.

L'année 2009 est ainsi l'année de référence pour l'application de ratios d'évolution.

Les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014 n'ont pas été modélisées dans le cadre du PPA, seules l'année 2009 et l'année 2020 l'ont été.

Les données issues des stations de surveillance de 2009 à 2014 et les cartes de concentrations réalisées à partir des données observées et des modélisations en 2010, 2011 et 2012 sont disponibles sur le site de l'ORAMIP.

<http://oramip.atmo-midipyrenees.org/l-air-de-ma-region/les-bilans/cartes-exposition>

<http://oramip.atmo-midipyrenees.org/les-publications-de-l-oramip/publications/rapport-d-activite>.

Les données de l'ORAMIP montrent bien une réduction progressive des surfaces en dépassement et du nombre de personnes exposées (réduction de plus de 50 % du nombre de personnes exposées à plus de 40 microgrammes/m³ de NO₂ entre 2009 et 2012).

Population touchée:	2009	2010	2011	2012
Dépassement de 35 µg/m ³ en moyenne annuelle	31 285	26003	21414	16734
Dépassement de 40 µg/m ³ en moyenne annuelle:	14 591	10 908	8 742	6 561
18h de dépassement de 200 µg/m ³	5 256	9 234	842	1 199

4 – LE PERIMETRE

Le périmètre du PPA est calqué sur celui du PDU ce qui lui donne une certaine légitimité administrative. Mais il ne tient pas compte de la réalité du terrain qui va bien au delà de ces limites. En particulier, il laisse de côté de larges échancrures sur des territoires qui relèvent de l'aire urbaine de Toulouse, surtout à l'ouest.

Qu'est-ce qui empêche de définir un périmètre plus vaste qui correspondrait mieux aux réalités du terrain ?

Réponse de la DREAL :

Le périmètre choisi correspond à la fois au périmètre du plan de déplacement urbain qui est le plan qui a le plus d'impact sur le trafic (représentant plus de 75 % des émissions de NOx de la zone PPA), premier secteur émetteur de NOx ainsi qu'à la zone de surveillance représentant l'agglomération qui sert de base à l'ORAMIP pour le reportage européen de la surveillance.

L'avantage de cette zone est également que l'on y dispose d'un modèle de déplacement ce qui permet d'avoir des données très précises du trafic sur la zone.

A noter enfin que l'ensemble des zones en dépassements des valeurs limites réglementaires sont bien toutes incluses dans le périmètre proposé du plan.

5.1 – L'AEROPORT

Réponse générale de la DREAL sur le sujet « trafic aérien » :

Contrairement à certaines observations portées pendant l'enquête, les émissions liées à l'aéroport de Toulouse Blagnac (principal aéroport de la zone) ont bien été prises en compte dans la quantification des émissions pour la référence 2009, ainsi que pour la modélisation 2020 et la détermination du nombre de personnes exposées.

La contribution de l'aéroport de Toulouse Blagnac est de l'ordre de 3% (332 tonnes) en 2009 et de 5% en 2020 (366 tonnes) du total des émissions de NOx de la zone du PPA, et de 0,5 % (12,6t) en 2009 et de 1% (17.9t) en 2020 pour les PM10.

Les stations de mesures de l'ORAMIP placées à proximité de l'aéroport ne mesurent pas plus de polluants que les stations situées en centre-ville de Toulouse.

Nous rappelons également que l'ORAMIP est une association agréée par l'Etat pour la surveillance et la modélisation de la qualité de l'air, à ce titre elle utilise des méthodes et outils de références pour la réalisation de ses modèles et prévisions.

A noter par ailleurs que les hypothèses d'émission à échéance 2020, données au niveau national, intègrent une augmentation significative (cf p140) des émissions liées au trafic aérien qui sont en fait bien plus importantes que celles estimées localement par le gestionnaire de l'aéroport, cette surestimation conduit donc à minimiser l'impact qu'aurait un potentiel accroissement de trafic lié au changement d'actionnaire.

Considérant que l'action du PPA1 relative à l'équipement en 400Hz des postes au contact

des passerelles de l'aéroport a été réalisée (100 % des postes sont équipés) et que l'aéroport n'est pas un émetteur significatif en polluants atmosphériques de la zone du PPA, il n'a pas été initialement prévu d'action spécifique relative au trafic aérien dans le PPA.

Les autres aéroports/aérodromes de la zone qui ont un impact beaucoup plus réduit (soit du fait du faible trafic, soit du fait que les avions sont des avions légers de loisir) n'ont pas été spécifiquement pris en compte dans l'évaluation des émissions de la zone PPA, l'ORAMIP ne disposait pas de données suffisamment précises sur le trafic, le type d'appareils et compte tenu de l'impact déjà faible de l'aéroport de Toulouse Blagnac, investir du temps et de l'argent pour modéliser les émissions de ces très faibles sources ne nous ait pas apparu opportun.

Pour information :

ATB : en 2014 : 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers ;

Toulouse-Franczal : 3019 mouvements en 2013, 4380 mouvements en 2014 (environ 60% du trafic correspond aux activités du ministère de la défense et de la gendarmerie) ;

Toulouse-Lasbordes : 47462 mouvements en 2013, 51574 mouvements en 2014 (il s'agit uniquement d'avions légers) ;

Muret Lherm : 36037 mouvements en 2013, 35702 mouvements en 2014 (il s'agit uniquement d'avions légers).

Tout en soulignant que le trafic aérien n'est pas le secteur sur lequel il faut agir prioritairement pour améliorer la qualité de l'air de agglomération toulousaine, il va être proposé d'introduire une action concernant le secteur aérien afin d'intégrer les nombreuses observations formulées au cours de l'enquête publique, ces dernières traduisant des inquiétudes et des attentes des habitants de la zone :

« Fiche B9 : Améliorer la connaissance des émissions liées au trafic aérien sur agglomération toulousaine » et poursuivre les actions entreprises par ATB pour réduire les émissions en polluants atmosphériques de la zone aéroportuaire.

Avec quatre sous-actions :

- estimer les émissions des trois aéroports secondaires (en fonction des données disponibles) ;

- modéliser tous les deux ans les émissions liées à l'aéroport de Toulouse-Blagnac ;

- suivre les actions mises en oeuvre par la plate-forme aéroportuaire pour réduire ses émissions en polluants atmosphériques (via une présentation en comité de suivi du PPA).

- équiper tout nouveau poste au contact des passerelles de l'aéroport en 400Hz.

Pour information, les actions réalisées engagées ou prévues en la matière par ATB sont les suivantes :

- Étude sur l'usage du 400 Hz après équipement de tous les postes au contact ;
- Changement des chaudières gaz (fin 2015) ;
- Plan d'actions d'économies d'énergie ;
- Achat d'électricité 100 % renouvelable (2016) ;
- Flotte automobile légère ATB à 30 % électrique ;
- Navette aérogare parking hybride ;
- Projet de centrale photovoltaïque ;
- Place mutualisée de recharge pour les appareils côté piste ;
- Place de parking passagers et personnels pour recharge des véhicules électriques ;
- Déploiement des actions du plan de mobilité d'ATB ;
- Suivi et adaptation de l'offre transport en commun et du pôle multimodal ;
- Coopération avec Tisséo pour la mise en oeuvre du tramway (ouverture en avril 2015) ;
- Développement des lignes de bus ;
- Actions pour le développement des modes actifs : vélo et marche ;
- Expérimentation du télétravail.

Le dossier d'enquête énonce que « les émissions de l'aéroport représentent moins de 2% des émissions totales de la zone PPA » (IV de la synthèse des avis de la consultation des collectivités territoriales). Le CCNAAT expose qu'elle serait de 3,1% (page 3 de leur observation). Quelles observations sur quelles réalités, quels calculs, quelles méthodes ont été utilisées pour quantifier le taux d'émission émises par l'aéroport ? Quelles difficultés éventuelles ont pu être rencontrées lors de cette approche ?

Réponse DREAL : Les émissions liées au trafic aérien sont exprimées comme un pourcentage du total des émissions de la zone, ce pourcentage dépend donc des autres émetteurs et donc des caractéristiques locales de trafic, chauffage, émissions industrielles... Il n'y a pas de raison que ce pourcentage soit strictement équivalent à la contribution des aéroports parisiens aux émissions sur la région parisienne. On remarque toutefois que l'ordre de grandeur est bien similaire.

A noter que l'ORAMIP est une association agréée par l'état pour la surveillance et la modélisation de la qualité de l'air, à ce titre elle utilise des méthodes et outils de références pour la réalisation de ces modèles et prévisions.

Le CCNAAT évoqué (page 5 de leur observation) « les lignes directrices publiées par l'OMS en 2005 ... ». Quel est le document concerné ? Nous souhaitons en disposer.

Réponse DREAL : le document vous a été communiqué.

Le CCNAAT propose treize vraies mesures en pages 7 à 9 de leur document, puis diverses questions ou indications dans les annexes 1 à 3 qui sont parfois en redondances avec les treize vraies mesures. La commission d'enquête souhaite connaître les réponses et commentaires du responsable du projet sur chacune d'entre elles (en évitant les redondances). Dans les cas où ne serait pas envisagée la prise en compte de ces mesures, ou de quelques-unes d'entre elles, la commission souhaite en connaître les raisons.

Réponse DREAL : il n'est pas prévu de prendre en compte aucune des mesures, soit car elles n'apparaissent pas pertinentes, soit car elles ne peuvent pas être gérées localement au niveau du PPA (ex augmentation de la taxe kérosène). La réponse détaillée à ces « mesures » est donnée dans le document de réponse à la synthèse des observations.

La privatisation, même partielle, de l'aéroport, fait craindre un fort accroissement du trafic (certains parlent de triplement). Le fret pourrait également évoluer à la hausse. Est-ce que cela ne doit pas conduire à encadrer les émissions polluantes du trafic aérien en ajoutant une fiche spécifique dans le PPA ?

La non reconduction de la mesure B5 est dénoncée. L'accroissement du trafic envisagé ciavant ne va-t-il pas accroître les besoins ? En cas de saturation des passerelles ne sera-t-il pas fait à nouveau appel aux APU ? Quels impacts négatifs entraîne son maintien ?

Réponse DREAL : cf commentaire général ci-dessus.

A noter que tous les postes au contact des passerelles de l'aéroport sont actuellement équipés d'une fourniture 400Hz pour remplacer l'utilisation des APU pendant certaines phases au sol.

L'obligation d'équiper également les « futurs » postes au contact va être intégrée dans la fiche aéroport.

5.2 – LES GRANDS SITES POLLUANTS

Dans l'observation n°10 le comité de quartier « Croix de Pierre-Route d'Espagne » évoque notamment la pollution issue du site Héraklès. En fonctionnement normal cette installation classée SEVESO SH est autorisée à rejeter des quantités importantes de fumées chargées en polluants à proximité de sites sensibles tels que le CHU de Rangueil, l'Oncopole et

l'hôpital Marchant.

La commission d'enquête demande au responsable de projet quels sont les obstacles qui empêchent de fixer dans le PPA des objectifs de limitation de rejets plus ambitieux que ceux qui lui sont actuellement appliqués. Au moins en période de pic de pollution.

On peut aussi estimer que les mêmes ambitions pourraient être mises en oeuvre sur d'autres sites « gros pollueurs » à définir dans le périmètre du PPA.

Par ailleurs le comité de quartier évoque la pollution qui pourrait résulter d'un accident sur le site Héraklès et ses conséquences sur la navigation aérienne.

La commission d'enquête souhaite être éclairée par le responsable de projet sur la prise en compte d'une telle demande dans le PPA.

Réponse DREAL :

Une réponse plus exhaustive est apportée dans l'annexe au PV de synthèse aux remarques du comité de quartier Croix de Pierre.

De façon générale, il faut noter que les études réalisées par l'ORAMIP montrent qu'en 2008, les émissions totales des ICPE ne représentaient que 4 % (cf page 101) des émissions totales de NOx du territoire (1 % pour les PM10).

Les émissions des industries sont encadrées par la réglementation française relative aux installations classées. Les principaux sites industriels font l'objet d'un arrêté préfectoral qui fixe des limites d'émissions cohérentes avec la réglementation et l'analyse des risques sanitaires réalisée par l'exploitant dans le cadre de sa demande d'autorisation.

De plus la directive européenne IED (relative aux émissions industrielles), en cours de mise en oeuvre suivant les secteurs d'activités, va obliger les principaux industriels à réduire encore leurs émissions.

Ces deux arguments : la faible part des émissions dues aux ICPE et le fait que la limitation de leurs émissions soient encadrées par des arrêtés préfectoraux spécifiques pour chaque installation et fassent l'objet d'un suivi régulier par l'inspection des installations classées expliquent qu'il n'y ait pas de fiche spécifique concernant les ICPE dans le cadre du PPA.

6 – LES ALTERNATIVES A L'AUTOMOBILE : LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LE VELO

6.1 – LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le développement des transports en commun est un sujet fréquemment abordé par le public, en particulier le prolongement de la ligne B du métro, mais aussi bus électriques, train, comme un des moyens les plus efficaces pour réduire l'usage de la voiture, donc la pollution atmosphérique.

Pourtant le PPA ne prévoit que peu d'actions spécifiques (B7) pour promouvoir l'usage des transports en commun. Pourquoi ?

Réponse DREAL :

Pour rappel : (cf <http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-organisation-des-transports,3591.html>)

Les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains sont les communes ou les groupements de communes, qui organisent leurs transports collectifs, y compris scolaires, dans la limite de leur compétence territoriale fixée par un périmètre de transports urbains (PTU).

Prévu à l'article 27 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), le PTU comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes.

Les communautés urbaines et les communautés d'agglomération sont dans une situation particulière : l'arrêté préfectoral de création de ces établissements publics vaut établissement d'un PTU (article 72 de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale).

Le plan de déplacements urbains (PDU) est prévu à l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Il définit les principes généraux de

l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement afin de promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs. Elaboré par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains, après avis des Conseils municipaux, généraux et régionaux concernés, il est soumis à enquête publique.

Le PDU est approuvé et mis en oeuvre par l'autorité organisatrice de transports, aux termes de l'article 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Le développement des transports en commun est ainsi de la compétence des collectivités territoriales regroupées en une autorité organisatrice des transports. Il fait l'objet notamment du plan de déplacement urbain (PDU).

Le développement du transport en commun ne fait pas l'objet d'une fiche action en tant que telle dans le PPA mais est explicitée dans le texte du PPA (p24) en précisant que le plan de déplacement urbain doit être compatible avec le PPA et un de ses objectifs doit être l'amélioration de la qualité de l'air.

La révision du PDU de l'agglomération toulousaine a commencé début 2015 et fera l'objet d'une évaluation de l'impact sur la qualité de l'air des projets retenus (qui sera réalisée par l'ORAMIP) et d'une enquête publique.

6.2 – LE VELO

Diverses propositions sont émises. La commission souhaite avoir la position du responsable du projet à l'égard des améliorations suivantes qui ont été mises en avant :

- L'amélioration de la sécurité à l'égard des stationnements latéraux et contigus aux pistes (ouverture intempestive des portières des véhicules), de l'étroitesse de certaines d'entre elles notamment en bord de caniveau : en cas de forte insécurité de certains tronçons, la prise en compte de ces derniers est elle raisonnable ?
- La « couverture » de ces pistes ;
- Le développement des parkings dédiés ;
- L'incitation à la réalisation de vestiaires dans les entreprises ;
- Les modalités d'admission des cycles dans les Transports en Commun.
- L'amélioration des mesures de suivi pour intégrer la qualité des pistes et non pas seulement la quantité.

Réponse DREAL : l'action B4 du PPA a justement pour objectif de développer l'usage du vélo.

Cette fiche est effectivement très générale. Le groupe de travail qui sera réuni pour lancer cette action, et qui sera composé des différents partenaires dont les associations d'usagers du vélo aura à proposer les modalités techniques à mettre en oeuvre pour arriver à développer l'usage du vélo dans le périmètre du PPA.

Les différentes suggestions proposées au cours de l'enquête publique seront examinées dans ce cadre.

A noter également les actions de développement des pistes cyclables est prévu dans le cadre de la réponse de Toulouse Métropole à l'appel à projet ville respirable.

7 – LA GESTION DES PICS DE POLLUTION

Il est indiqué page 96 du dossier que l'arrêté préfectoral du 12/10/2012 relatif aux recommandations sanitaires en cas d'épisode de pollution atmosphérique est en cours de révision.

La Commission souhaiterait savoir si cet arrêté est toujours en vigueur et pourquoi les valeurs des seuils de pollution pour le déclenchement des procédures d'urgence ne sont pas indiquées dans le dossier.

Réponse DREAL :

Oui l'arrêté du 12/10/2012 est toujours en vigueur.

Les seuils de recommandation et d'alerte sont présentés en annexe III du PPA.

Pour plus de clarté sur le sujet, il va être proposé de reporter les seuils d'information et d'alerte dans le texte du PPA (page 96) et de joindre l'arrêté du 12/10/2012 en

annexe.

8 – LE COUT ET LE FINANCEMENT

La plupart des mesures, à l'exception de celles concernant les limitations de vitesse, la billettique et la planification urbaine, nécessitent un investissement financier. Le projet de plan n'énonce pas de modalités financières ou de mobilisation des institutions ou des collectivités à cet égard. L'évaluation du coût de l'application de ces mesures ne figure pas au dossier.

Pourtant le code de l'environnement stipule que le plan doit préciser «*les indicateurs de moyens notamment financiers nécessaires à la réalisation des actions engagées* » (R222-15-6°).

Ce plan apparaît donc comme soumis à la bonne volonté d'application des pilotes et partenaires désignés. En ces temps de dures restrictions budgétaires, la commission perçoit là un fort risque pour que beaucoup de ces mesures demeurent lettre morte. En quoi serait elle dans l'erreur ? Un financement particulier et dédié est-il prévu ?

Réponse DREAL :

Différents modes de financements sont prévus pour les actions du PPA :

- les budgets des collectivités ;
- le financement de l'Etat via des appels à projets, dont l'appel à projet ville respirable pour lequel Toulouse métropole a été désignée lauréate le 30 septembre (Toulouse métropole pourrait dans ce cadre bénéficier de financements pouvant aller jusqu'à 2 000 000 d'euros pour réaliser des actions concrètes en faveur de la qualité de l'air), mais aussi le fond bois ADEME qui sera renouvelé en 2016 et 2017 et qui permet un financement à hauteur de 50 % de l'Etat pour les collectivités qui s'engagent à aider les habitants à renouveler leur chauffage au bois.
- les crédits états, alloués pour la mise en oeuvre d'actions du PPA aux DREAL : de l'ordre de 1 à 1,5 millions d'euros par an pour l'ensemble des 19 PPA de France.
- les crédits d'autres partenaires, par exemple l'ARS a subventionné l'ORAMIP à hauteur de 300 000 euros pour lancer la campagne de sensibilisation des enfants dans les écoles (action D2).

Il sera proposé d'ajouter un paragraphe sur le sujet en page 122 du PPA dans les modalités de suivi.

9- AUTRES QUESTIONS

9-1- MESURE B1 (réduction de la vitesse autorisée)

Les simulations de l'ORAMIP relatives à l'impact de l'abaissement de la vitesse (-20km/h) sur les principaux axes de l'agglomération toulousaine indique (carte p.156) des abaissements des émissions d'oxydes d'azote de 30% sur l'A62, de 31% sur l'A68, de 31% sur l'A61,....Or la mesure B1 (*réduction des vitesses maximales autorisées*) prévoit d'appliquer cette mesure uniquement sur l'A62 . Pourquoi ?

Réponse DREAL :

Trois aspects sont importants en ce qui concerne la pollution atmosphérique :

- les émissions de polluants ;
- la concentration en polluants qui en découle ;
- l'exposition des personnes à une concentration donnée (il faut qu'il y ait des personnes dans la zone).

En ce qui concerne la mesure de baisse de vitesse, celle-ci impliquera une baisse des émissions (qui dépend notamment du taux de saturation de l'axe : s'il est encombré la limitation de vitesse n'aura que peu d'impact car les véhicules roulent déjà moins vite). A cette baisse des émissions est associée une baisse de la concentration en polluants, baisse

plus importante à proximité immédiate de l'axe que lorsqu'on s'en éloigne. Ainsi pour les personnes qui habitent à proximité immédiate de l'axe routier (dans les 200 mètres environ), le gain en concentration des polluants qu'elles respirent est important.

Seule l'A62 présente à la fois une baisse des émissions et donc de la concentration en polluant significative à proximité de l'axe routier si la vitesse est réduite et des personnes habitant très près de l'autoroute. Une réduction de la vitesse sur cet axe entraînerait immédiatement une exposition moindre des personnes habitant à proximité.

La réduction de vitesse sur l'A62 serait donc à mettre en œuvre par arrêté préfectoral dans les mois suivant l'approbation du PPA.

La baisse des vitesses sur les autres axes permettrait une baisse des émissions et donc des concentrations en polluant au global sur la zone du PPA mais d'un niveau très faible sur l'ensemble de la zone, leur intérêt est donc moins net et doit être comparé aux désavantages potentiels d'une réduction de vitesse : report sur le réseau secondaire, allongement du temps de trajet...

L'argumentaire relatif à la mise en œuvre de la baisse de vitesse est détaillé en page XI du PPA.

9-2-LES INDICATEURS DE SUIVI

Quelles mesures ont été prises lors du constat de la non-application de certaines actions du PPA1 et à quelles échéances par rapport à ce constat ?

Réponse DREAL :

Le suivi des actions est un point qui a été identifié, lors de l'élaboration du PPA 2, comme à améliorer par rapport au premier PPA. C'est pourquoi, comme indiqué à la réponse 2,1, des indicateurs de suivi de chaque action (cf pages 122 et 123 du PPA) ont été définis et feront l'objet d'un bilan annuel auprès du comité de suivi du PPA et du CODERST du département.

9-3 Quand on diminue la vitesse on diminue les émissions polluantes mais aussi le bruit, la consommation de carburant et on améliore la sécurité routière. Il en résulte une diminution de la gêne pour les riverains proches ou plus lointains (bruit) et des gains pour la société (coût économique, santé, climat...).

Qu'est-ce qui empêche le responsable de projet de raisonner "global" et de prendre en compte les éléments autres que la pollution pour décider d'une diminution de la vitesse?

Réponse DREAL :

Comme expliqué au point 9,1 ci-dessus et en annexe XI du PPA, la réduction de vitesse serait à mettre en œuvre sur l'A62 rapidement et des études seront à mener pour juger de l'opportunité de la mettre en œuvre sur d'autres axes.

D'autres critères que la qualité de l'air pourront naturellement être examinés par l'autorité compétente pour prendre cette décision, notamment la réduction de l'accidentologie et du bruit, si ces éléments sont connus. Ils ne sont toutefois pas, à strictement parler, couverts par le PPA et ne sont donc pas détaillés.

A noter que l'autorité qui peut prendre des mesures de réduction des vitesses n'est pas la même selon les axes : le préfet pour le réseau géré par la DIRSO et le réseau concédé (réseau Vinci), le conseil départemental pour la rocade Arc-en-ciel.

PPA de l'agglomération toulousaine
Réponse de la DREAL à l'annexe du PV de synthèse de la commission d'enquête

Observation 1 : CCNAAT

Réponse aux 13 « vraies mesures proposées par le CCNAAT » :

1 : « une évaluation objective et complète de la pollution chimique due au transport aérien dans l'agglomération toulousaine »

Réponse DREAL : les évaluations d'émissions sur Toulouse et sur les aéroports parisiens sont conduites selon les mêmes principes, les évaluations sont conformes aux documents OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

Les polluants émis au sol sont mélangés et dilués dans la couche limite atmosphérique (C.L.A); définie comme la partie de la troposphère directement soumise à l'influence de la surface terrestre. L'épaisseur de la C.L.A (ou hauteur de mélange) est variable mais elle est en moyenne d'1 km (soit 3 000 pieds environ). Cette couche est caractérisée par des transferts d'énergie entre la surface et l'atmosphère (phénomènes de convection). Les polluants émis au-dessous de la hauteur de mélange sont susceptibles d'avoir un effet sur les concentrations déterminant la qualité de l'air locale. Pour ces raisons, la valeur de 3 000 ft a été retenue par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) aux fins de la certification des émissions des aéronefs.

2 : un équipement des capteurs de l'ORAMIP en appareils capables de mesurer les retombées en NOx

Réponse DREAL : les deux stations de mesures à proximité de l'aéroport en sont équipées et donnent les valeurs en temps réel :

<http://oramip.atmo-midi-pyrenees.org/l-air-de-ma-region/les-chiffres-du-jour/mesures-en-direct>
L'ORAMIP applique la norme NFEN 14211 d'octobre 2012 : Air ambiant - Méthode normalisée pour le mesurage de la concentration en dioxyde d'azote et monoxyde d'azote par chimiluminescence.

3. le renforcement de la surveillance de la qualité de l'air sur et autour des zones aéroportuaires d'ATB et de Franczal :

Réponse DREAL :

Deux stations de mesures sont déjà implantées à proximité de l'aéroport, ce qui est déjà beaucoup en comparaison du nombre de stations présentes sur la zone PPA (16 stations au total).

Le trafic plus réduit de l'aéroport de Franczal ne justifie pas l'implantation d'une station de mesure.

Pour information :

Sur ATB, en 2014 : 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers.

Sur Franczal : 4 380 mouvements en 2014 (environ 60% du trafic correspond aux activités du ministère de la défense et de la gendarmerie).

A noter que le déclenchement des épisodes de pollution se fait principalement sur prévision par modélisation.

4. L'application des lignes directrices de l'OMS concernant la qualité de l'air fixées en 2005.

Réponse DREAL : la réglementation applicable en France est issue de la directive européenne n°2008/50/CE du 21 mai 2008 pour un air pur en Europe, transposée dans le code de l'environnement (livre 2 titre 2). Le PPA est construit par rapport au référentiel réglementaire français.

5. Plafonnement du trafic sur ATB :

Réponse DREAL : un plafonnement du trafic n'est pas envisagé, mais la réduction des émissions si. Les progrès technologiques réalisés ces dernières années ont permis des progrès continus du secteur aérien en matière d'efficacité énergétique. Des programmes de

recherche comportant des objectifs environnementaux ambitieux sont actuellement en cours au niveau européen, de même que des travaux de l'OACI sur la définition de nouvelles normes d'émissions de polluants.

Par ailleurs, ATB a d'ores et déjà mis en œuvre un certain nombre de mesures afin de réduire les émissions atmosphériques (notamment la mise en place d'équipements de substitution à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des avions).

Enfin, on peut noter que la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte fixe, pour les exploitants des 12 principaux aéroports français, dont Toulouse-Blagnac, des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en 2020 et en 2025 et leur impose de constituer un plan d'actions pour atteindre cet objectif. Cette disposition prévoit des objectifs chiffrés de réduction : 10 % au moins en 2020 et 20 % au moins en 2025, par rapport à 2010. Un décret d'application est en cours d'élaboration par la direction générale de l'aviation civile en coordination avec les entités concernées dont l'ACNUSA.

6. Moduler la redevance d'atterrissage sur ATB

Réponse DREAL : cette modulation n'existe à ce jour sur aucun aéroport français. Une étude est en cours au niveau national afin d'évaluer la pertinence de sa mise en place. En tout état de cause, la mise en œuvre d'une telle modulation ne pourrait se faire qu'en application d'un arrêté ministériel de portée nationale.

7. Taxer le kérosène

Réponse DREAL : ce sujet n'est pas de la compétence du PPA. Ces points relèvent en effet de réflexions conduites au niveau national et européen.

Voici néanmoins toutefois quelques éléments de réflexion : la détaxation des produits pétroliers destinés à l'avitaillement des avions répond, pour ce qui concerne les vols internationaux, aux engagements internationaux de la France (article 24 de la Convention de Chicago sur l'aviation civile internationale) et aux dispositions réglementaires européennes. Pour les vols intérieurs, la suppression de la détaxation serait compatible avec la convention de Chicago et avec la directive européenne sur l'énergie 2003/96 du 27 octobre 2003, mais cette latitude n'a pas été employée par les EM de l'Union qui ne taxent pas le transport intérieur, à l'exception toutefois des Pays-Bas. Son introduction unilatérale ne serait ni efficace, ni équitable, du fait des distorsions de concurrence qu'elle créerait.

8. Mesures de restriction du trafic aérien en cas d'épisode de pollution

Réponse DREAL : cette mesure est possible en cas d'épisode majeur de pollution et serait prise par le ministre chargé de l'aviation civile comme le prévoit l'arrêté ministériel du 26 mars 2014 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant

9. NOx. P131 du projet de PPA. Ajouter la valeur limite pour la protection de la santé humaine.

Réponse DREAL : il n'y a pas de valeur limite pour la protection de la santé humaine pour les oxydes d'azotes (NOx), seulement pour le NO2 et cette valeur est bien indiquée en p131 du PPA.

10. Pourquoi le PPA ne décline pas la recommandation du SRCAE, action 41-air.

Sur la zone du PPA, la concentration en polluants est relativement bien connue (par les stations de mesures et la modélisation fine réalisée par l'ORAMIP). Cette action du SRCAE porte plus sur des territoires de la région moins connus en termes d'inventaires des polluants et de mesures effectuées.

11. Equiper les détecteurs pour mesurer le NO2 sur les stations chapitre et Eisenhower.

Réponse DREAL : cela n'est pas pertinent vis-à-vis des émissions aérienne, ces stations ne sont pas dans les axes de décollage et d'atterrissage des avions. L'ORAMIP répartit les capteurs dans les stations en fonction notamment des enjeux de la zone où elles se situent.

12. Revoir intégralement l'analyse de la mesure B5.

Réponse DREAL : le bilan de cette mesure a été repris (nouvelle version dans le PPA version EP) suite aux observations de l'ACNUSA qui trouvait les données citées anciennes et avait relevé quelques coquilles.

A noter qu'ATB s'est engagé dans le précédent PPA à équiper tous les postes au contact en 400 Hz. 100 % des postes au contact ont été équipés pour plus de 4 millions d'euros d'investissements.

13 Quel est le résultat de la modélisation de l'ORAMIP de la pollution issue de l'aéroport.

Réponse DREAL :

Le résultat de cette étude est consultable sur le site internet de l'ORAMIP.

<http://oramip.atmo-midi-pyrenees.org/component/remository/function/startdown/1288/?Itemid=742>

Par ailleurs quelques remarques dans le texte du document du CCNAT:

➤ Page 1 : « des projections de kérosène pulvérisé dans l'air »

Depuis plus de 10 ans, aucun délestage de kérosène n'a été opéré. Il s'agit d'une procédure d'urgence si un avion doit se reposer avec des réservoirs pleins après un incident au décollage.

➤ Page 2 : « en 2014, 300 avions pas jours »

En moyenne 257 avions par jour.

➤ Page 4 : « triplement du trafic aérien en 2030 »

En 2000, 103 960 mouvements d'avion pour 5 350 400 passagers

En 2014, 94 030 mouvements d'avion pour 7 517 736 passagers

L'ambition exprimée par ATB est d'atteindre 18 millions de passagers à l'horizon 2046.

A titre de comparaison :

En 2014, Orly 228 000 mouvements pour 28.9 millions de passagers transportés.

En 2014, Gatwick 256 000 mouvements d'avions pour 38 millions de passagers transportés.

Attention, un pourcentage d'augmentation du nombre de passagers n'implique pas l'augmentation dans le même pourcentage du nombre de mouvements d'avions (avions plus gros).

Observation n°2 (Courrier)

Déposé le 08 Octobre 2015 à 05:28

Maire de Labège

Le maire de Labège affirme la nécessité de l'action des pouvoirs publics sur la question de la qualité de l'air.

Les épisodes de pollution récurrents dans l'agglomération toulousaine étant en grande partie liés à l'engorgement des voies de circulation par des véhicules personnels, la priorité doit être le développement des réseaux de transports en commun.

Sur le territoire de Labège, le projet de prolongement de la ligne B - qui représente aujourd'hui le projet le plus abouti de desserte du secteur - répond à cette question et doit très rapidement pouvoir démarrer.

Du côté des particuliers, il est favorable à un dispositif d'encouragement à renouveler les vieilles chaudières .

Commentaire DREAL :

A noter que les mairies ont été consultées avant l'enquête publique et avaient 3 mois pour répondre. La commune de Labège n'a pas formulé d'observation. Son avis est donc réputé favorable conformément au code de l'environnement.

Ce point de procédure rappelé, l'observation du maire de Labège n'appelle pas de commentaire particulier. Le plan développant les transports en commun est le PDU également en cours de révision. Le PDU doit être compatible avec le PPA et concourir à l'objectif de ramener les valeurs en polluants atmosphériques réglementés en dessous des

valeurs limites.

La DREAL compte sur les communes pour être les relais des messages à l'attention du public notamment celui relatif au remplacement des appareils de chauffage anciens. L'engagement en faveur de la qualité de l'air de la mairie de Labège est un message positif.

Observation n°3 (Courrier)

Déposé le 04 Octobre 2015 à 05:29

Association des résidents du Portelas

L'association des résidents du Portelas à Colomiers demande la mise en sens unique de la voie latérale nord qui borde l'autoroute A124 au droit de leur quartier. Cette voie, actuellement à double sens, génère de l'insécurité, des nuisances de bruit et de pollution et altère la qualité de vie des habitants du quartier.

Cette pétition a fait l'objet de multiples interventions écrites et orales auprès de diverses autorités.

Commentaire DREAL :

Sans remettre en cause la gêne que peuvent ressentir ces riverains, le PPA n'est pas le cadre pour la prise en compte d'un cas particulier de ce type.

Observation n°4 (Mairie de Muret)

Déposé le 20 Octobre 2015 à 15:09

GRYEZA Colette

Concerne la localisation d'un projet de crématorium à Seysses. (H.S)

Cette personne souhaite qu'il se situe le long du Chemin de la Saudrune et de l'A64, et non pas en zone agricole chemin du Massonné, moins accessible et susceptible d'entraîner une augmentation de trafic donc de pollution atmosphérique.

Commentaire DREAL :

Sans remettre en cause la gêne que peuvent ressentir ce riverain, le PPA n'est pas le cadre pour la prise en compte d'un cas particulier de ce type.

Observation n°5 (Web)

Déposé le 23 Octobre 2015 à 14:07

BARGIACCHI Didier

39, rue du maréchal Niel

31100 TOULOUSE

l'ADQL confirme son rattachement à la CCNAAT et souscrit à ses remarques à l'égard du PPA.

Commentaire DREAL : voir réponse à l'observation 1

Observation n°6 (Web)

Déposé le 25 Octobre 2015 à 19:19

Anonyme

L'illustration du projet de couverture du dossier comporte un avion. Or les pollutions issues du trafic aérien ne sont pas prises en compte. D'où la demande de les intégrer (données, relevés et périmètres concernés).

Commentaire DREAL :

Contrairement à l'affirmation ci-dessus, les émissions de polluants atmosphériques issues du trafic aérien de l'aéroport Toulouse-Blagnac sont bien prises en compte dans l'inventaire des émissions pour 2009 et à l'horizon 2020. Cf pages 102, 139, et 140.

Observation n°7 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 16:35

Anonyme

Accord sur le constat.

Mais:

- le coût des mesures reposera sur les contribuables,
- il faudrait réduire la concentration géographique des activités, des zones d'emploi,
- la réduction des vitesses est inopérante lors des encombrements.

Commentaires DREAL :

Remarque 1 : suivant les actions le coût portera sur les industriels ou les entreprises (A2, A3, B3), pour les autres elles seront effectivement notamment financées par l'état ou les collectivités.

Remarque 2 : les PLU des agglomérations devront prendre en compte la qualité de l'air, ce qui pourra avoir un impact sur l'implantation des zones d'activités.

Remarque 3 : Oui, mais la réduction des vitesses n'est pas la seule action proposée. Elle ne l'est justement pas forcément sur les zones déjà très encombrées ou elle n'apporterait effectivement pas grand-chose (une régulation dynamique pourrait être plus efficace : c'est à l'étude : action B8).

Observation n°8 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 17:41

Anonyme

Le prolongement de la ligne B du métro est un moyen important pour la réduction de la pollution atmosphérique: il faut le réaliser au plus tôt. Le PPA devrait en faire mention. L'air est le même dans l'agglomération toulousaine et le territoire SICOVAL.

Commentaire DREAL :

Le plan développant les transports en commun est le PDU également en cours de révision. Le PDU doit être compatible avec le PPA et concourir à l'objectif de ramener les valeurs en polluants atmosphériques réglementés en dessous des valeurs limites.

Observation n°9 (Web)

Déposé le 26 Octobre 2015 à 21:38

Anonyme

Les actions à mener:

- connaître l'impact du prolongement de la ligne B sur le trafic routier,
- plutôt que d'agir auprès des particuliers (véhicules, chauffage) inciter les entreprises au télétravail (jusqu'à pénaliser les récalcitrantes) et à une localisation plus équilibrée au sein de la région toulousaine.

Commentaire DREAL :

Point 1 : Cf réponse à l'observation précédente. A noter que le PDU fera l'objet d'une évaluation de la qualité de l'air en fonction des actions retenues.

Point 2 : le télétravail est envisagé dans l'action B8.

Observation n°10 (Courrier)

Déposé le 28 Octobre 2015 à 10:04

Comité de quartier Croix de Pierre

Commentaires DREAL aux différentes affirmations du comité croix de Pierre :

Deux rappels préalables :

Les émissions de l'aéroport Toulouse-Blagnac et des principales industries de la zone sont bien prises en compte pour l'évaluation des émissions de polluants de la zone PPA (cf pour les ICPE p136 et 137 du PPA).

L'ORAMIP est bien agréée pour la surveillance de la qualité de l'air.

En ce qui concerne plus précisément les remarques relatives au secteur aérien, se référer aux réponses données dans le PV de synthèse et à l'observation 1 (CCNAAT)

Remarque (p5) par rapport aux 55 % d'émissions liées au trafic estimée par le CITEPA et 75 % dans la zone PPA estimées par l'ORAMIP : la donnée CITEPA est une donnée moyenne pour tout le territoire français et non pas une moyenne pour les agglomérations, il n'est pas surprenant qu'en ville le trafic soit prépondérant.

Les demandes concernant les scénarios d'accidents de l'usine Herakles ne font pas l'objet de commentaire, en effet, le plan de protection de l'atmosphère ne traite pas des rejets en cas d'accident. Ce sujet fait l'objet d'une instruction par le service de l'inspection des installations classées lors de la procédure d'autorisation des ICPE.

A noter également que le site Héraclès fait l'objet d'un plan de protection des risques technologiques (PPRT) qui a été soumis à enquête publique.

En ce qui concerne les rejets « chroniques » de l'usine Herakles, la DREAL souligne qu'une valeur de débit de rejets n'a aucune signification en tant que telle, les paramètres significatifs sont la concentration en polluants et le flux horaire en polluants rejetés.

La société Herakles, sur l'île du Ramier, exploite 4 ateliers liés majoritairement aux activités spatiales. Les activités exercées sont classées sous le régime l'autorisation et de statut Seveso seuil haut pour la fabrication, l'utilisation et le stockage de produits toxiques, et la fabrication et le stockage du perchlorate d'ammonium.

Les activités relèvent également de la réglementation européenne IED (ancienne directive IPPC) visant à limiter l'impact des activités industrielles sur l'environnement. Elle prône une approche intégrée de la réduction des émissions (aqueuses, atmosphériques, déchets...) en fixant des valeurs limites d'émission (en concentration et en polluants) basées sur la mise en place des meilleures techniques disponibles recensées au niveau européen.

Le site est autorisé par l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2008 complété par plusieurs arrêtés préfectoraux.

Pour les rejets atmosphériques, cette thématique est couverte par les deux arrêtés suivants :

– arrêté préfectoral du 8 avril 2010 relatif la prise en compte de l'ancienne directive IPPC (nouvelle directive IED) et couvrant les rejets atmosphériques des ateliers Perchlo, MMH, Chaudières et ateliers F1. Cet arrêté a abaissé les valeurs limites d'émissions sur les poussières, l'acide chlorhydrique, et l'ammoniac.

– arrêté préfectoral du 1/08/2012 couvrant les rejets atmosphériques de l'atelier chromite de cuivre.

Les valeurs limites de rejets atmosphériques prescrites dans ces arrêtés sont conformes à la réglementation en vigueur et sont basées sur l'analyse des risques sanitaires liée à l'activité du site réalisée par l'exploitant

Les valeurs limites de rejets prescrites sont les suivantes :

Les rejets issus des installations doivent respecter les valeurs limites suivantes en concentration, les volumes de gaz étant rapportés à des conditions normalisées de température (273 kelvins) et de pression (101,3 kilopascals) après déduction de la vapeur d'eau (gaz secs).

Concentrations instantanées en mg/Nm ³	Conduit n° 1	Conduit n° 2	Conduit n° 3	Conduit n° 4	Conduit n°5	Evénements atelier Perchlorate
Poussières	5	-	-	5	5	-
SO ₂	25	-	-	-	35	-
NO _x en équivalent NO ₂	-	-	-	-	150	-

CO	10	-	-	-	-	-
HCl	20	-	-	-	-	-
NH ₃	50	-	-	-	-	50 (par événement)
COVNM	110	110	110	-	-	-
COV Annexe III	10	-	10	-	-	-
COV à phrases de risque (R45 ,46 ,49 ,60 ,61)	2	2	2	-	-	-

Les flux de polluants rejetés dans l'atmosphère doivent être inférieurs aux valeurs limites suivantes (on entend par flux de polluant la masse de polluant rejetée par unité de temps) :

Flux en kg/h	Conduit n°1	Conduit n°2	Conduit n°3	Conduit n°4	Conduit n°5	Evénements atelier Perchlorate (événements des capacités B511, S217, S417 et K212)
Débit nominal (m ³ /h)	30 000	1 000	3 000	4 000	10 000	600
Poussières	0,15	-	-	0,02	0,05	-
SO ₂	0,75	-	-	-	0,35	-
NO _x en équivalent NO ₂	-	-	-	-	1,5	-
CO	0,3	-	-	-	-	-
HCl	0,6	-	-	-	-	-
NH ₃	1,5	-	-	-	-	0,3 ¹
COVNM	3,3	0,1	0,3	-	-	-
COV annexe III	0,3	-	0,03	-	-	-
COV à phrase de risque (R45 ,46 ,49 ,60 ,61)	0,06	0,002	0,006	-	-	-

Valeurs limites pour les émissions de l'atelier (arrêté préfectoral du 1 août 2012)

Débit nominal = 6000 m³/h

	Concentration en mg/Nm ³	Flux en kg/jour
Poussières	5	0,72
Chrome VI	0,1	0,015
Chrome	1	0,144
Ammoniac	50	7,2
NO _x	150	21,6

Attention, il s'agit de valeurs en sortie de cheminée (ie pour une analyse dans le conduit) et non pas à proximité du site.

L'exploitant réalise annuellement des campagnes de contrôle des rejets atmosphériques et les transmet à l'inspection des installations classées. L'ensemble des résultats est conforme aux valeurs limites réglementaires fixées par l'arrêté préfectoral du 8 avril 2010 et du 1^{er} août 2012.

Le site Herakles fait par ailleurs l'objet d'une visite d'inspection au moins annuelle afin de vérifier si l'exploitant respecte les prescriptions réglementaires imposées par les arrêtés préfectoraux (les thématiques rejets eau, air, bruit, déchets, maîtrise du risque industriel, incendie sont auditées suivant les années...).

A noter que les émissions déclarées du site Herakles en 2013 sont de 0,890 tonnes de poussières totales (pas seulement les PM10), 0,7 tonnes de SO2 et 5,6 tonnes de NOx (équivalent NO2), soit moins de 0,1 % des émissions de NOx de la zone PPA.

Observation n°11 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 14:04

PEYROUS Philippe - 27 rue du pouset - 31400 TOULOUSE

C'est un plaidoyer pour l'utilisation du vélo : outil simple, non polluant, facteur de bonne santé.

Améliorations proposées :

- Piste cyclables à positionner au centre des routes, avec circulation à gauche (?) assurant une meilleure visibilité et évitant les accidents liés aux ouvertures intempestives des portes des véhicules en stationnement;
- un toit et des pare-vents pour ces pistes;
- une route à vélo pour Toulouse - Airbus;
- lutter contre le vol des vélos;
- créer des vrais parkings à vélo partout, couverts et avec caméra de surveillance;
- créer des vestiaires à vélo dans les entreprises;
- créer de nouvelles lignes de bus notamment sur les rocade (ex: Basso Cambo - Ramonville).

En conclusion il énonce les bienfaits du plus commode monocycle.

Commentaire DREAL :

L'action B4 du PPA a justement pour objectif de développer l'usage du vélo.

Cette fiche est effectivement très générale. Le groupe de travail qui sera réuni pour lancer cette action, et qui sera composé des différents partenaires dont les associations d'usagers du vélo aura à proposer les modalités techniques à mettre en œuvre pour arriver à développer l'usage du vélo dans le périmètre du PPA.

Les suggestions proposées par M Peyrous seront examinées dans ce cadre.

Observation n°12 (Mairie de Colomiers)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 16:23

Conseiller municipal de Colomiers

Observation (favorable) sur les horaires des permanences.

Commentaire DREAL : pas de commentaires

Observation n°13 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 16:50

Anonyme

Soutien à l'observation du maire de Labège (favorable au PLB pour ce qu'il participe à la PA)

Commentaire DREAL : cf réponse à l'observation 2.

Observation n°14 (Web)

Déposé le 02 Novembre 2015 à 17:09

Dauxois Jacques - 17 Allée Chantecaille - 31670 Labège

Le développement des transports en commun est nécessaire à la PA, plus particulièrement.

le PLB.

Commentaire DREAL : cf réponse à l'observation 2.

Observation n°15 (Web)

Déposé le 03 Novembre 2015 à 16:05

THEBAULT Jacques - rue des perce-neige -31240 L UNION

L'intervenant, M. Thébault, demande une amélioration de la régulation dynamique du trafic en cas d'accident (cf fiche B8).

Commentaire DREAL :

Cette problématique de gestion des accidents n'est pas du ressort du PPA.

A noter que dans le cadre du partenariat ERATO (Exploitation des rocade de l'agglomération toulousaine) regroupant les 3 gestionnaires, des stratégies d'exploitation ont été définies et des outils communs ont été mis en œuvre.

Les stratégies d'exploitation des VRU actuellement mises en place comprennent :

- la surveillance permanente du réseau pour le déclenchement d'interventions immédiates en cas d'incidents ou accidents, avec affichage de messages de sécurité sur les PMV (panneaux à messages variables) ;

- en cas de perturbations accidentelles ou de crise routière, la mise en œuvre des mesures prévues par le Plan de Gestion de Trafic approuvé en 2006 et dont une évolution est en cours d'approbation (identification des itinéraires alternatifs en cas de coupure).

- l'information des usagers notamment par l'affichage de temps de parcours sur les PMV.

Observation n°16 (Web) – FNE

Commentaires DREAL :

En ce qui concerne les remarques relatives à la prise en compte de l'ozone, la déclinaison des outils de simulation pour 2020, la mise en œuvre des fiches A3 et B1, se référer aux réponses données dans le PV de synthèse.

En ce qui concerne l'approche de l'impact sanitaire et économique de la pollution de l'air : il n'y a pas de demande dans ce paragraphe, l'impact de la qualité de l'air sur la santé est effectivement démontrée par de nombreuses études, le PPA le présente bien (cf pages 15 à 20).

En ce qui concerne l'impact du changement climatique, il n'a en effet pas été pris en compte. Le PPA n'est qu'à l'échéance proche de 5 ans. Cette donnée sera prise en compte dans la prochaine révision si elle s'avère pertinente à ce moment-là.

Observations sur les actions retenues et notamment les indicateurs et objectifs affichés : comme indiqué dans la synthèse de la consultation des collectivités, les objectifs et indicateurs des différentes actions sont assez généraux, il est prévu que, pour chaque action, les indicateurs soient complétés par les groupes de travail en charge de leur réalisation sur la base des directives et propositions du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le sujet. Il s'agira notamment de définir des indicateurs complémentaires, plus liés aux résultats obtenus et aux moyens financiers mis en œuvre. Le comité de suivi du PPA, dont le mandat est présenté en 5.2. du projet de plan, aura la charge de valider les indicateurs retenus.

Action A1 : Au regard du coût que cela pourrait représenter, imposer aux ménages le renouvellement des appareils de chauffage semble difficile à justifier. En effet :

- les prévisions élaborées pour 2020 dans le cadre du PPA prévoient que la qualité de l'air devrait s'améliorer ;

- une telle mesure agit surtout sur les poussières, polluant qui est moins problématique que les NOx sur la zone PPA.

Action A2 : les arrêtés imposant des valeurs réglementaires plus strictes aux

nouveaux appareils de chauffage de 400kw à 2MW) sera mise en place rapidement après l'approbation du PPA.

Action A3 : cf argumentaire apporté en réponse au PV de synthèse.

Observation n°17 (Web)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 11:00

LAURIER Laurent - Hôtel de ville - 31770 COLOMIERS

Le groupe "Ensemble pour Colomiers" est favorable au PPA. Il demande:

- l'intégration de la zone aéroportuaire dans le PPA;
- un périmètre de compétence conforme à la réalité géographique;
- que les mesures soient détaillées;

Elle émet une série de recommandations concernant :

- la publicité des sites polluants;
- des mesures de régulation dynamique du trafic pour la RN124;
- l'abaissement de la vitesse sur la rocade Arc en Ciel;
- déplacer les structures d'accueil situées en zone de pollution;
- informer la population et créer un système d'alerte électronique;
- des actions correctives en cas de dépassement des seuils.

Commentaire DREAL :

Point 1 et 2 : cf commentaires donnés dans le PV de synthèse.

Point 3 : les modalités techniques de mises en œuvre des actions seront déterminées par le porteur de l'action et ses partenaires notamment au travers des groupes de travail qui seront mis en place. N'est présentée dans le PPA que l'action générale retenue (ex B4 développer le vélo) et l'objectif associé (ex : réduire le trafic automobile) en expliquant pourquoi la mesure est proposée. Les modalités de sa réalisation seront à déterminer par les acteurs du dispositif.

Bien sûr, les groupes de travail ne partiront pas d'une feuille blanche mais des initiatives déjà engagées localement par les différents partenaires et du retour d'expérience d'actions similaires mises en œuvre dans d'autres PPA.

Recommandation 1 : les sites polluants (installations classées pour l'environnement) sont répertoriées sur le site internet <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr>, rubrique base des installations classées avec accès à leur arrêté préfectoral et à la déclaration de leurs émissions :

<http://www.pollutionsindustrielles.ecologie.gouv.fr/IREP/index.php>).

Recommandation 2 : la RN124 pourra faire l'objet d'étude de régulation du trafic comme prévue dans la fiche B8, notamment au niveau de sa jonction avec le périphérique.

Recommandation 3 : à l'horizon 2020, plus aucun établissement sensible existant ne sera en zone de dépassement des valeurs limites réglementaires et les actions C2 et C4 visent à ce que ce type d'établissements ne soit plus construit en zone polluée.

Recommandation 4 : ce système existe déjà pour recevoir l'information quotidienne sur l'état de la qualité de l'air et les conseils et recommandations en cas d'épisode de pollution. Ce système est géré par l'ORAMIP qui propose un d'abonnement gratuit pour informer les citoyens qui le souhaitent par mail (cf <http://oramip.atmo-midi-pyrenees.org/portail/inscription>).

Recommandation 5 : c'est l'objectif du dispositif préfectoral en cas d'épisode de pollution actuellement en cours de révision.

Observation n°18 (Web)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 17:12

GEORGIN Martine - 4 avenue Lamartine - 31100 Toulouse

Le triplement du trafic aérien généré par le rachat de l'aéroport de Blagnac est incompatible avec le bien être et la santé des habitants de l'agglomération.

Commentaire DREAL : voir réponse à l'observation 1

Observation n°19 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 10:05

BEER-DEMANDER Chantal

Diverses organisations émettent un avis défavorable au PPA au motif d'insuffisance et soutiennent le CCNAAT.

Commentaire DREAL : voir réponse à l'observation 1

Observation n°20 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 12:10

Anonyme

L'intervenant demande la prise en considération des 100000 nouveaux habitants.

Les exigences de performance des normes Euro 5 et Euro 6 ayant été récemment relevées le niveau d'émission par le parc automobile sera plus élevé que ce qui est prévu par le PPA.

Commentaire DREAL :

Point 1 : les 100 000 nouveaux habitants ont été pris en compte en ce qui concerne les émissions liées à leurs déplacements. Effectivement les émissions liées à leur mode de chauffage n'est pas pris en compte. L'ORAMIP ne disposait pas des données lui permettant de faire ce calcul. La non prise en compte de ces émissions conduit à sous-estimer les émissions de NOx de moins de 1 % et de moins de 2 % pour les poussières (cf argumentaire plus détaillé dans la synthèse des avis des collectivités territoriales).

Point 2 : concernant le deuxième point de l'observation, l'intervenant se trompe : les normes Euros 5 et euros 6 ont augmenté les exigences vis-à-vis des émissions des véhicules, concrètement cela veut dire que ces directives imposent des seuils d'émissions plus bas : les véhicules pollueront moins !

Observation n°21 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 21:46

Anonyme

L'intervenant demande l'application de la réglementation relative à "l'interdiction de brulage à l'air libre" en citant un exemple qui lui est proche concernant le brulage de câbles électriques par les gens du voyage.

Commentaire DREAL :

L'interdiction de brulage des déchets ménagers à l'air libre (dont les déchets verts des ménages) est inscrite dans le règlement sanitaire départemental. L'application de cette réglementation est du ressort du maire.

La fiche D3 sur ce sujet prévoit :

- de réaliser des actions de communication sur cette interdiction
- de renforcer les actions de contrôle des infractions.

Observation n°22 (Web)

Déposé le 05 Novembre 2015 à 23:27

Anonyme

contribution aux actions prévues par la fiche B8 par:

- renforcement de la capacité des parkings de rabattement sur les transports en commun;
- renforcement des TC périurbains ferroviaires ;
- renforcement du métro: PLB, 3ème ligne.

Commentaire DREAL : se référer aux réponses déjà données concernant le développement

des transports en commun et le lien avec le PDU.

Observation n°23 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 10:53

RIVIERE Alain

51, avenue des troubadours

31750 ESCALQUENS

Cette observation est la recopie du document FNE.

Commentaire DREAL : cf la réponse à l'observation de FNE

Observation n°24 (Web) et 27

Déposé le 06 Novembre 2015 à 20:15

Association 2 Pieds 2 Roues Colomiers

31 allée du Var

31770 colomiers

2 Pieds 2 Roues antenne de Colomiers demande:

- Les pistes cyclables doivent être comptabilisés en quantité et qualité, certaines sections étant dangereuses;
- améliorer les stratégies d'aménagement pour éviter leur dépendance aux échéances électorales ;
- les comptages devraient préciser les saisons et les périodes de vacances scolaires; des mesures devraient être réalisées pour chaque saison et pendant et en dehors des vacances scolaires;

L'association rappelle que les métropoles européennes qui ont le plus développé le plus la part modale vélo sont celles qui ont le niveau le plus bas de pollution atmosphérique. Elle indique qu'il faut se montrer volontaire plus qu'accompagnant.

Commentaire DREAL :

L'action B4 du PPA a justement pour objectif de développer l'usage du vélo.

Cette fiche est effectivement très générale. Le groupe de travail qui sera réuni pour lancer cette action, et qui sera composé des différents partenaires dont les associations d'usagers du vélo aura à proposer les modalités techniques à mettre en œuvre pour arriver à développer l'usage du vélo dans le périmètre du PPA.

Les suggestions proposées par l'association 2 Pieds 2 Roues Colomiers seront examinées dans ce cadre.

Observation n°25 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 20:55

EELV Toulouse - 60 Bd des Recollets - 31400 Toulouse

EELV Toulouse regrette le temps perdu , plusieurs mesures du PPA précédent n'ayant pas été mises en oeuvre : le PPA aurait du selon eux être révisé depuis près de 4 ans.

Concernant la réduction des particules PM2.5 dont les objectifs, d'après l'ORAMIP, n'ont pas respectés en 2014 , une mesure devrait être prévue pour réduire massivement le nombre de véhicules polluants. Mais la mesure relative à l'intensification des contrôles de pollution a été abandonnée. Tout comme la réduction des applications de composés phytosanitaires en milieu

périurbain.

La réduction de la pollution à l'ozone , dont pourtant la valeur cible n'a jamais été atteinte depuis des années, n'est pas évoquée.

Plusieurs actions restent très vagues, comme celles relatives aux documents d'urbanisme(C2).

Les modalités de procédure d'alerte ne sont pas décrites précisément (mais seulement des renvois à des arrêtés préfectoraux) alors le code de l'environnement l'impose.

Grande perplexité quant aux résultats prévisionnels à échéance de ce Plan : plus aucun

établissement sensible exposé et une baisse de la population exposée passant de 60 000 à 2500...

Commentaire DREAL :

Se référer aux commentaires déjà donnés sur ces différents sujets.

A noter en complément que pour les PM2,5 la valeur limite n'a jamais été dépassée (cf page 45 du PPA et bilan annuel de l'ORAMIP 2014).

Observation n°26 (Web)

Commentaire DREAL :

Concernant les 3 premiers points de l'introduction : se reporter à la réponse concernant la modélisation exprimée dans le PV de synthèse. A noter que les émissions ont baissé entre 2009 et 2012 (données ORAMIP, les valeurs ne sont pas encore connues pour 2013, 2014 et 2015), contrairement à ce que pense le contributeur, une baisse importante est attendue entre 2009 et 2015.

Point 1 du détail de l'observation : hypothèse de calcul : se reporter aux réponses déjà apportées.

En complément :

En ce qui concerne la façon de présenter l'impact de la baisse de vitesse. Cette présentation est « historique », l'ORAMIP a d'abord modélisé les émissions à 2020 avec la mesure de baisse de vitesse puis dans un deuxième temps sans cette mesure, c'est pourquoi le texte mentionne une augmentation des émissions si la mesure devait ne pas être mise en œuvre.

La remarque est pertinente. Le texte va être reformulé et les pourcentages donnés en fonction de l'état initial.

La raison de la baisse des NOx est effectivement principalement liée au renouvellement du parc automobile avec des véhicules respectant les normes européennes Euro 5 et 6 ainsi que l'amélioration de l'habitat.

Les actions locales du PPA accompagnent les actions européennes (norme Euros 5 et 6 notamment) et nationales (ex : dispositions financières pour le remplacement des vieux véhicules diesels).

Les habitants supplémentaires n'ont pas été pris en compte pour l'évolution des émissions dues au chauffage mais bien pour l'évolution des déplacements.

Le chiffre de 100 000 personnes a été estimé en faisant une moyenne entre la valeur de hausse de population donnée par l'INSEE (+0,9 % par an (cf p 30), soit + 8370 habitants par an et la valeur retenue dans le SCOT de +11 400 habitants par an).

Les valeurs mesurées pour les NOx et les particules sont bien données jusqu'en 2013 comme pour les autres polluants (cf pages 44 et 45 du PPA). Ces valeurs pour les polluants principaux sont dans le corps du texte alors que pour les autres elles sont en annexe.

2/mesures du PPA

Se reporter aux réponses déjà apportées.

En complément :

L'action B8 prévoit l'étude de la régulation dynamique du trafic, ce qui correspond notamment à une limitation aux horaires de pointe.

Les autres mesures citées font notamment parties des zones à circulations restreintes qui sont proposées par le plan d'action national pour lutter contre la pollution de l'air qui est repris dans la mesure B8.

3/ Grande ambition mais faibles résultats attendus

Se reporter aux réponses déjà apportées concernant l'aspect financier.

Observation n°28 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 09:35

GRYCZA Joseph

Demande la suppression du péage autoroutier de Muret, pour fluidifier le trafic et éviter le

ralentissement - accélération.

Il est opposé au projet de crématorium au chemin du Massonné à Seysses.

Commentaire DREAL :

Point 1 : les gestionnaires autoroutiers travaillent à la réduction des temps d'attente aux péages (ex mise en place du télépéage).

Observation n°29 (Mairie de Toulouse)

Déposé le 04 Novembre 2015 à 09:38

Comité de quartier des 7 deniers

L'association des Sept Deniers critique la publicité de l'enquête, trop restreinte. Elle regrette sa brièveté.

Elle expose la densification continue de son quartier, la présence de nombreuses ICPE, la contiguïté des rocadés.

Elle fait un long rappel des éléments du dossier. Elle énonce un grand nombre de commentaires et demande:

- que l'Etat et les Collectivités Territoriales appliquent les lois et garantissent aux habitants du quartier une qualité de l'air qui préserve la santé;
- qu'avant toute construction il soit fait application du principe constitutionnel de précaution pour que soit préservé la santé;
- qu'une étude épidémiologique soit lancée sur le quartier des Sept Deniers.

Ils se réfèrent au rapport du Sénat n° 610 du 8 juillet 2015.

Commentaire DREAL :

L'enquête publique a eu une durée plus longue que le strict minimum réglementaire et l'information de la tenue de l'enquête publique a été largement relayée par les médias locaux. L'objectif du PPA est bien de ramener les concentrations en polluants au-dessous des valeurs limites réglementaires pour la protection de la santé humaine.

Les actions C1, C2 et C4 sont justement relatives à l'urbanisation et doivent permettre aux décideurs de prendre en compte la qualité de l'air dans les projets de développement de l'habitat.

Il n'est pas de la compétence du PPA de prescrire des études épidémiologiques. La qualité de l'air est évaluée sur tout le territoire de l'agglomération toulousaine par l'ORAMIP par modélisation.

Observation n°30 (Courrier)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 04:11

NICOLINI Sandra

L'impact des émissions des pollutions atmosphériques liées au trafic aérien n'est pas mentionné

dans le dossier, malgré les prévisions d'intensification du trafic.

Existe t il des mesures de la pollution liée à ce trafic dans l'agglomération toulousaine? À Goyrans? où se situent les capteurs? quelles sont les procédures des mesures? Quelles sont les actions prévues pour la protection atmosphérique par l'aéroport Toulouse Blagnac ?

Avis défavorable du fait de l'absence de prise en compte du trafic aérien.

Information du public sur l'enquête publique: affiches très peu visibles et mal positionnées.

Commentaires DREAL : se reporter aux réponses déjà apportées concernant l'impact du trafic aérien.

En ce qui concerne l'implantation des capteurs de mesure, la DREAL rappelle que les capteurs ne sont qu'un outil de la surveillance de la qualité de l'air réalisée par l'ORAMIP, qui repose principalement sur de la modélisation (comme peut le faire Météo-France).

Enfin la DREAL rappelle que l'affichage réglementaire prévu n'est qu'un simple A4 noir et blanc en mairie. En accord avec la commission d'enquête il a été décidé de mettre des affiches A3 sur fond jaune.

A noter que l'information de la tenue de l'enquête publique a été largement relayée par les médias locaux.

Observation n°31 (Mairie de Labège)

Déposé le 09 Novembre 2015 à 04:13

OLIVIER Joel

Usagers du vélo électrique

Concernant le développement de l'usage du vélo:

-manque de sécurisation des lieux de stationnement des vélos

-regrette la suppression de la prime incitative à l'achat d'un vélo électrique.

Concernant les véhicules électriques manque de borne de rechargement. Demande à ce qu'elles soient obligatoires dans tous les lieux et établissements publics.

Concernant les transports en commun, il faut développer les bus électriques et surtout LE METRO. Demande la réalisation rapide du prolongement de la ligne B du métro.

Commentaire DREAL : pour les remarques sur le vélo et les transports en commun, se référer aux réponses déjà données sur le sujet.

En ce qui concerne le développement de l'usage des véhicules électriques, même si ce n'est pas explicitement écrit, ce point est inclus dans l'action B8 – sous action : l'adaptation de l'usage de véhicules moins polluants.

Observation n°32 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Anonyme

L'intervenant pose la question du coût de l'allongement du temps de trajet découlant de la réduction de la vitesse. Que faut-il favoriser ? La santé ? L'économie? .

Commentaire DREAL : l'acceptabilité de l'allongement des temps de trajet sera un des points pris en compte pour décider des autres axes que l'A62 sur lesquels la vitesse pourrait être réduite.

Observation n°33 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Fournier Cecile - 11 impasse Vincent scotto - 31170 Tournefeuille

Le lien avec le plan de déplacement urbain est une nécessité. Les propositions d'action portent

sur :

- les transports en commun qui doivent être facile à utiliser et rapides;

- l'utile contournement routier de Toulouse;

- le développement de la voiture électrique et des bornes de chargement;

- la création de zones de covoiturage.

En conclusion: le souhait que ce plan fasse évoluer les pratiques.

Commentaire DREAL : se référer aux réponses déjà données concernant le développement des transports en commun et le lien avec le PDU.

L'étude de zone de covoiturage est prévue dans l'action B8 sous action : le développement de voies réservées et adaptées pour les bus, taxis et éventuellement le co-voiturage sur certaines zones.

Observation n°34 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

brayda guillaume - 42 impasse daguin - 31300 toulouse

L'intervenant s'inquiète des nuisances sonores à proximité des grands axes routiers, notamment entre Saint Martin et Tournefeuille.

Commentaire DREAL : les nuisances sonores ne sont pas l'objet du PPA.

Observation n°35 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

depaix elisabeth - 4 rue des troubadours - 31670 labège

La solution à la pollution réside dans les TC, notamment le train.

Commentaire DREAL : se référer aux réponses déjà données concernant le développement des transports en commun et le lien avec le PDU.

Observation n°36 (Web)

Déposé le 06 Novembre 2015 à 23:59

Anonyme

La diminution de la pollution passe par l'encouragement des modes de transport dynamiques et la plantation d'arbres. Le carrefour de la Rotonde est cité en contre exemple.

Commentaire DREAL : plusieurs actions du PPA vise à limiter l'usage de la voiture « solo », notamment en développant les modes « doux » de déplacement.
