



**PRÉFET  
DE LA HAUTE-  
GARONNE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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

## Révision du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine

CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC  
du 27 octobre au 1<sup>er</sup> décembre 2022



## Bilan de la concertation préalable



## Historique des versions du document

| Version | Auteur       | Commentaires |
|---------|--------------|--------------|
| 1       | Cécile TOUYA |              |
|         |              |              |
|         |              |              |
|         |              |              |

## Affaire suivie par

|                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Division Énergie Air Ouest au sein de la Direction Energie et Connaissance                                                    |
| Tél. 05 62 30 26 02                                                                                                           |
| Mél. <a href="mailto:air.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr">air.dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr</a> |

## Référence Intranet et internet

|                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <a href="http://intra.occitanie.e2.rie.gouv.fr/">http://intra.occitanie.e2.rie.gouv.fr/</a><br><a href="https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/">https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/</a> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# Sommaire

|                                                                              |          |
|------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>CONTEXTE ET OBJET DU RAPPORT.....</b>                                     | <b>5</b> |
| <b>LES AVIS REÇUS.....</b>                                                   | <b>5</b> |
| Mobilité.....                                                                | 6        |
| Les transports en commun.....                                                | 6        |
| Le vélo.....                                                                 | 8        |
| Les infrastructures routières.....                                           | 9        |
| Le transport aérien.....                                                     | 9        |
| Secteur résidentiel.....                                                     | 10       |
| Activités économiques.....                                                   | 10       |
| Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)..... | 10       |
| L'agriculture.....                                                           | 11       |
| Mesures intersectorielles.....                                               | 12       |

## Contexte et objet du rapport

La concertation préalable du public pour la révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine a été organisée du 27 octobre au 1er décembre 2022 inclus, dans les conditions prévues par la déclaration d'intention du 08 août 2022<sup>1</sup>.

Cette concertation s'est déroulée selon les modalités suivantes :

- Mise à disposition sur le site internet de la DREAL Occitanie d'un dossier support permettant d'accéder aux informations relatives à la qualité de l'air et aux enjeux liés à la révision du PPA de l'agglomération<sup>2</sup>.
- Consultation libre ouverte du 27 octobre au 1er décembre 2022 sur le site internet de la DREAL Occitanie : les répondants pouvaient faire connaître leurs avis et leurs propositions en répondant au questionnaire en ligne.
- Organisation d'un WebinAir le 23 novembre 2022 animé par le cabinet Nomadéis - Wavestone, qui a permis aux participants de poser des questions, de s'exprimer sur la thématique et de réfléchir aux leviers disponibles pour les acteurs locaux et pour les citoyens, en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air. Une quarantaine de personnes ont participé à la réunion. Le replay du WebinAir ainsi que le diaporama présenté ont été mis en ligne pour consultation ultérieure et accompagnement des contributions dès le 24 novembre 2022<sup>3</sup>.

Le présent rapport constitue le bilan des observations transmises. Il est rendu public en ligne, sur le site internet de la DREAL Occitanie à l'adresse suivante : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/revision-du-plan-de-protection-de-l-atmosphere-ppa-a26024.html>

La DREAL Occitanie remercie les personnes qui se sont mobilisées. Les observations recueillies contribuent à nourrir les réflexions du Comité de pilotage et du Comité d'orientation avec pour objectif de définir le plan d'action du futur PPA au cours du premier semestre 2023. Ce plan d'action fera ensuite l'objet d'une évaluation des effets attendus sur la qualité de l'air. Le calendrier prévisionnel prévoit que le reste de l'année 2023 soit consacré aux consultations administratives avec un avis de l'autorité environnementale sur le PPA et son évaluation environnementale d'ici la fin de l'année 2023. Au premier semestre 2024, les citoyens seront invités à se prononcer sur le projet de PPA lors de l'enquête publique. L'approbation du PPA est envisagée au second semestre 2024.

## Les avis reçus

Les contributions dans le cadre de la concertation préalable ont été déposées sur le site internet de la DREAL Occitanie par :

- Deux particuliers vivant sur les communes de Toulouse et Cugnaux

---

1 [https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/declaration\\_d\\_intention-2.pdf](https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/declaration_d_intention-2.pdf)

2 [https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppa\\_toulouse\\_-\\_concertation\\_2022-5.pdf](https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ppa_toulouse_-_concertation_2022-5.pdf)

3 Webinaire : [https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/mp4/webinair-1\\_cle7462a8.mp4](https://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/mp4/webinair-1_cle7462a8.mp4)

Diaporama : <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/webinair-23nov2022.pdf>

- La chambre d'agriculture de la Haute-Garonne
- Deux associations : les Amis de la Terre Midi-Pyrénées et Vallée du Thoré environnement
- Le délégué départemental des commissaires enquêteurs du Lot

Le Conseil départemental de la Haute-Garonne a également contribué à cette concertation par courrier adressé au préfet de la Haute-Garonne le 25 janvier 2023.

Les avis reçus sont regroupés par thème dans les paragraphes suivants.

## Mobilité

### Les transports en commun

#### Synthèse des avis

Cette thématique est celle qui a réuni la majorité des contributions. Plusieurs avis portent sur la nécessité de développer et optimiser les transports en commun, en particulier pour les habitants de la périphérie. Des actions ambitieuses sont attendues pour réduire significativement le trafic routier et limiter l'empreinte carbone des déplacements.

Les propositions formulées concernent :

- La nécessité d'actions concrètes sur le réseau de transports en commun. Les exemples de sous-actions envisageables présentées dans le dossier de concertation (étude des freins, enquête ménage déplacement, ...), ne paraissent pas suffisantes ou assez pertinentes au regard des enjeux
- L'accélération du développement du RER toulousain, comme proposée depuis plusieurs années par l'association « Rallumons l'étoile » et soutenue par 29 communes et 2 inter-communalités de l'agglomération toulousaine.
- Une meilleure ventilation des financements publics en faveur des transports en commun et des mobilités actives. Le contributeur considère que le budget à consacrer à la réalisation de la ligne C du métro ne permettra pas le développement d'autres alternatives efficaces à la voiture individuelle.
- Le maintien de l'offre TER vers Toulouse, notamment pour les déplacements inter régionaux.
- La gratuité des transports en commun pour prendre en compte le fait que les déplacements du quotidien sont une nécessité (aller au travail, à l'école, faire des courses, ...).

#### Analyse et suites données

L'axe de travail T1 - *Promouvoir des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle en vue d'une démotorisation* vise à déterminer les leviers d'actions pour limiter les émissions issues du transport routier et plus particulièrement du recours à la voiture individuelle.

Le PPA travaille sur plusieurs axes concernant les transports en commun. En l'état actuel des réflexions, les actions suivantes sont envisagées :

- Favoriser leur usage en renforçant la communication et l'accès à l'information sur l'offre existante ou à venir (action T1.4).
- Améliorer la performance du réseau bus sur les durées de trajet par l'adaptation du fonctionnement des feux tricolores et l'aménagement des carrefours au profit des bus (action T2.1) ou la création de voies dédiées (action T2.2).
- Faciliter l'intermodalité et l'accès au réseau par la mise à disposition de davantage de poches de stationnement le long des itinéraires de bus (action T2.2).
- Adapter l'organisation du réseau de bus pour favoriser le report modal sur les zones les plus impactées par la pollution atmosphérique (action T1.4)
- L'action T2.1 prend en compte l'enjeu lié à la requalification de la voirie. Certains axes pourront, au cours des prochaines années, faire l'objet de réduction des capacités offertes à la voiture afin de favoriser la performance, l'attractivité et la sécurité des autres modes (marche, vélos et transports en commun en particulier), dans une optique de partage de l'espace public et de report modal favorable à la qualité de l'air.

Le PPA n'a pas vocation à planifier la réalisation de nouvelles infrastructures ou le déploiement de lignes de transport en commun : cela relève du Plan de Mobilité de l'agglomération. Toutefois, le PPA fixera les objectifs à atteindre en termes de qualité de l'air (réduction des émissions de polluants, concentrations et population exposée) et ces objectifs s'imposeront aux autres documents de planification du territoire (le Plan de Mobilité et les Plans Climat Air Énergie Territoriaux - PCAET) qui devront proposer les actions appropriées pour y concourir.

Le projet "RER/SEM - Étoile ferroviaire de Toulouse" a fait l'objet d'études dans le cadre de la première phase des études prospectives multimodales de l'aire d'attraction de Toulouse consultables ici : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Mobilites-dans-l-aire-toulousaine-finalisation-des-etudes-multi-modales>. Des investissements et une première liste d'opérations à mener ont été identifiés. Il reste cependant des actions complémentaires à mener :

- Un travail partenarial pour assurer le lien entre le réseau ferroviaire, le réseau urbain, les aménagements de surface et la ville (Région / Tisséo / Toulouse Métropole et les autres acteurs concernés).
- Une gouvernance spécifique à définir, au regard notamment des financements, en investissement et en fonctionnement, requis par l'ampleur du projet.

Le vœu du Président de la République concernant le développement des RER métropolitains et la remise du rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures le 25 février 2023 sont des éléments favorables à l'accélération de la mobilisation des partenaires sur ce sujet. Les actions envisagées d'ici 2030 pourront utilement être ajoutées au PPA dès lors qu'elles auront été validées et que les maîtrises d'ouvrage seront précisées.

La gratuité généralisée des transports en commun a fait l'objet de plusieurs retours d'expérience qui concluent qu'elle incite essentiellement un report modal des modes actifs vers les transports en commun et réduit fortement les capacités d'investissement sur le réseau. De manière générale, l'usage de la voiture individuelle en agglomération est plus onéreux qu'un déplacement en transports en commun. Par ailleurs, il existe actuellement une tarification solidaire pouvant aller jusqu'à la gratuité. Cette proposition n'est pas retenue pour le plan d'action du PPA.

## Le vélo

### Synthèse des avis

La construction de davantage de pistes cyclables est attendue afin de massifier l'usage du vélo.

Un contributeur souligne néanmoins les limites du vélo (la météo, l'âge, les capacités physiques, la distance à parcourir) et la nécessité de proposer d'autres moyens de se déplacer, tels que les transports en commun.

### Analyse et suites données

L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus en vélo est un objectif partagé par l'ensemble des partenaires qui co-construisent le PPA, et l'action T1.2 - *Accélérer et faciliter l'usage du vélo* prévoira un bouquet de mesures permettant d'accélérer le report modal vers le vélo.

Le Schéma directeur cyclable d'agglomération a été approuvé en décembre 2019 par l'ensemble des partenaires<sup>4</sup> et sa mise en œuvre est coordonnée par l'autorité organisatrice de la mobilité, Tisséo Collectivités. Il prévoit notamment la création du réseau express vélo, le déploiement d'un bouquet de services (location, stationnement, réparation, vélo-école, ...) et une politique de communication pour impulser et accompagner les changements de comportement.

Le réseau express vélo sera constitué de 13 lignes représentant 370 km. Il assurera la desserte des zones économiques, des grands équipements d'agglomération. Il a pour vocation à être lisible, avec des itinéraires continus et une qualité de traitement des aménagements. Il sera constitué de 2 lignes circulaires, l'une autour du centre-ville élargi, l'autre autour de Toulouse et de 11 lignes radiales desservant les principales centralités urbaines, les grandes zones économiques, les équipements publics d'intérêt métropolitain, les pôles d'échanges multimodaux du réseau structurant de transports en commun. La réalisation des infrastructures est assurée par Toulouse Métropole et le Conseil départemental de la Haute-Garonne. Des budgets complémentaires à ceux prévus initialement dans le Schéma directeur cyclable ont été votés pour accélérer la mise en service des pistes cyclables.

L'observatoire du Schéma directeur cyclable de l'agglomération toulousaine a publié les chiffres-clés en décembre 2022 : [https://www.ava-toulouse.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire\\_velo\\_Toulouse2022\\_4p.pdf](https://www.ava-toulouse.org/wp-content/uploads/2022/09/Observatoire_velo_Toulouse2022_4p.pdf)

Le nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées est en croissance au fil des années.



Le plan Vélo et mobilités actives du Gouvernement prévoit d'aider les collectivités à financer des projets d'infrastructures cyclables sur leur territoire. Depuis 2019, l'État a déjà participé au financement de près de 1000 projets d'aménagements cyclables répartis sur 600 territoires, pour un montant total

4 Les partenaires du Schéma directeur cyclable d'agglomération sont Tisséo Collectivités, la CC des Coteaux de Bellevue, la CC du Grand ouest toulousain, le Muretain Agglo, le Sicoval, le SITPRT, Toulouse Métropole, le Département de la Haute-Garonne et la Région Occitanie.



de subvention de 365 millions d'euros. Plusieurs projets réalisés dans l'agglomération ont pu bénéficier de cet accompagnement ainsi que du soutien de l'Ademe (Appel à projets AVELO).

L'axe de travail *T1 - Promouvoir des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle en vue d'une démotorisation* s'attache à proposer un panel de leviers d'actions complémentaires entre elles pour faire évoluer les mobilités tout en tenant compte des freins qui peuvent se présenter : les transports en commun, le vélo, la marche, le covoiturage ou l'autopartage.

## Les infrastructures routières

### Synthèse des avis

Deux avis abordent le sujet des nouvelles infrastructures routières sur le territoire :

- L'un souhaite la réalisation de la voie de Saint Martory pour désengorger le quartier de Saint Simon ;
- L'autre considère au contraire que la réalisation des projets routiers "Jonction Est" et "BUSCM" (Boulevard Urbain du Canal St Martory) aboutira inévitablement, en facilitant la circulation, à une augmentation du trafic routier sur le territoire, alors qu'il faudrait éviter de l'encourager pour réduire la pollution.

### Analyse et suites données

La planification des grandes infrastructures routières ne relève pas du PPA. Les projets évoqués dans les contributions font/feront l'objet de concertations publiques spécifiques et seront soumis à évaluation environnementale.

Le PPA poursuit un objectif d'amélioration de la qualité de l'air qui passe entre autres par la diminution du nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle. C'est l'objet de l'axe de travail *T1 - Promouvoir des solutions alternatives à la voiture individuelle en vue d'une démotorisation*.

## Le transport aérien

### Synthèse des avis

Un avis porte sur ce thème et juge que se limiter à la réduction des émissions au sol et liées au bâti est dérisoire si on ne s'attaque pas au trafic aérien et à sa déréglementation.

### Analyse et suites données

L'action *T5.1 - Réduire les émissions au sol du secteur aérien* prévue dans le PPA a pour objet de favoriser le renouvellement des engins de pistes et différentes flottes de véhicules et de renforcer l'électrification pour tous les usages des postes avion à l'aéroport de Toulouse Blagnac. Chaque secteur d'activité apporte sa contribution, dans la possibilité de son champ d'action, à la baisse des émissions polluantes sur le territoire.

La réglementation du secteur aérien et la limitation du trafic sont des leviers pour lutter contre la pollution et le changement climatique. Ils dépassent cependant le périmètre d'action du PPA de l'agglomération toulousaine. Au niveau national, il est à noter que la loi Climat & Résilience adoptée en

août 2021 a prévu l'interdiction de certaines liaisons aériennes de courte durée lorsqu'il existe une alternative ferroviaire directe de moins de deux heures et demie faisant l'objet de plusieurs liaisons quotidiennes.

## Secteur résidentiel

### Synthèse des avis

Une contribution concerne le secteur résidentiel et aborde deux sujets : le manque d'espaces verts en ville et la densification de l'habitat. Il est ainsi proposé d'obliger les aménageurs et promoteurs à inclure des espaces verts dans les immeubles et les quartiers, et de stopper le remplacement des maisons individuelles existantes par la construction d'immeubles.

### Analyse et suites données

Le plan d'action du PPA a pour objectif la réduction de la pollution atmosphérique. Les propositions avancées ici relèvent plutôt de l'amélioration du cadre de vie et dépassent le cadre de ce que peut fixer réglementairement un PPA.

Les enjeux de végétalisation de l'espace public sont toutefois intégrés indirectement au PPA à travers les actions visant à rendre attractive la marche (action T1.3) et portant sur la planification des aménagements favorables à la qualité de l'air (action MI2.1) .

## Activités économiques

### *Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)*

#### Synthèse des avis

La personne qui s'est exprimée sur cette thématique demande de renforcer le contrôle des activités des ICPE, avec davantage de paramètres de protection pour les riverains.

#### Analyse et suites données

La législation qui encadre les installations classées vise à réduire les dangers ou inconvénients que peuvent présenter les ICPE sur différents enjeux parmi lesquels la commodité du voisinage, la santé, la sécurité, la salubrité publiques et la protection de l'environnement. Elle confère à l'État des pouvoirs : d'autorisation ou de refus d'autorisation de fonctionnement d'une installation ; de réglementation (par exemple : imposer le respect de certaines dispositions techniques) ; de contrôle et de sanction.

Le PPA prévoit dans l'axe de travail AE1.- *S'appuyer sur la réglementation pour réduire les émissions des installations de combustion* de renforcer le suivi des émissions atmosphériques des ICPE sur le territoire du PPA :

- Pour les ICPE les plus émettrices, l'inspection des installations classées renforcera les contrôles inopinés des rejets atmosphériques (action AE3.1)
- Les installations de combustion (fioul, gaz, biomasse) dont la puissance est comprise entre 1 et 20 MW (régime déclaratif) feront l'objet d'un recensement, de la vérification de la conformité du respect de la réglementation sur les rejets atmosphériques et d'un suivi des installations dont les émissions dépassent les valeurs réglementaires (Action AE3.2).

En fonction des résultats des contrôles effectués et si les bilans annuels de suivi du PPA montraient le besoin de renforcer la baisse des émissions de dioxyde d'azote et de poussières pour diminuer le nombre de personnes exposées à la pollution, l'opportunité d'imposer des valeurs limites de rejets et/ou des fréquences de contrôles plus contraignantes pourraient être étudiées, en tenant compte du coût économique de ces mesures.

## L'agriculture

### Synthèse des avis

Le contributeur estime que les modèles et les données de pratiques agricoles utilisés par Atmo Occitanie pour évaluer les émissions de polluants d'origine agricoles ne sont pas adaptés à la situation du département. Il demande l'amélioration de la connaissance de l'impact réel des activités agricoles sur la pollution du territoire du PPA, en utilisant des données plus récentes. Une enquête terrain pourrait utilement compléter ces données par la constitution d'un état des lieux local par filière des pratiques agricoles.

Les mesures à mettre en œuvre par les exploitants agricoles pour réduire les émissions de particules PM10 en cas d'épisode de pollution persistant sont contestées. La contribution agricole aux épisodes de pollution est jugée peu importante au regard des autres activités, aussi il est demandé de modifier l'arrêté départemental en prévoyant des recommandations et non des interdictions.

### Analyse et suites données

L'axe de travail AE3 - *Améliorer les connaissances des émissions agricoles pour identifier les leviers d'actions* prévoit :

- la consolidation de la quantification des émissions associées au secteur agricole en mettant à jour les données liées au recensement des pratiques agricoles sur le territoire (action AE3.1). La réalisation d'une enquête terrain locale pour établir un état des lieux par filière des pratiques agricoles sur le territoire du PPA a été proposée par la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne. Elle sera menée en lien avec Atmo Occitanie afin que les données constituées puissent être intégrées dans les modélisations.
- la création et l'animation d'un Groupement d'Intérêt Économique et Environnemental sur la thématique « Qualité de l'Air » (action AE3.2). L'objectif est d'expliquer les problématiques de pollution (sur la base de l'étude précédente) et d'identifier les actions à engager au sein de chaque filière pour réduire les émissions polluantes du secteur agricole.

La gestion des épisodes de pollution est encadrée par un dispositif national décliné sur chaque département : le préfet précise dans un arrêté préfectoral les dispositions nationales et leur modalité de déploiement à l'échelle locale. La révision du dispositif national de gestion des épisodes de pollution est engagée au niveau national, notamment pour accorder le dispositif avec l'évolution de l'indice Atmo (indicateur d'information sur la qualité de l'air publié quotidiennement) intervenue en jan-

vier 2021. Ceci entraînera nécessairement une révision du dispositif départemental en concertation avec les acteurs concernés par les mesures d'urgence. La demande exprimée ici pourra utilement servir les réflexions dans ce contexte. La révision du dispositif de gestion des pics de pollution (qui permet de lutter contre la pollution ponctuelle aiguë) est menée indépendamment de la révision du PPA, dont l'objectif est de réduire de manière durable la pollution chronique à laquelle sont exposés les habitants du territoire.

## Mesures intersectorielles

### Synthèse des avis

Un contributeur s'exprime sur l'évolution de l'aménagement du territoire qui a conduit au fil des années à multiplier les déplacements. Les activités économiques, les centres commerciaux et les lieux de santé sont implantés majoritairement en périphérie générant ainsi des déplacements non évitables alors qu'auparavant les personnes réalisaient la majorité de leurs activités (habitat, travail, achat) au sein de leur quartier.

Un autre avis relève que les actions proposées sur les mobilités constituent essentiellement des actions sur les déplacements dans leur configuration existante, sans chercher à agir directement sur les besoins de déplacements. Il est à craindre que la réponse ne soit pas optimale face aux enjeux à venir : les études prospectives multimodales ont montré qu'en 2030 le déploiement de projets ambitieux sur les infrastructures de transport (tous modes confondus) pourrait absorber une grande partie des effets de la croissance démographique et économique sur la circulation routière, sans toutefois permettre d'inverser la tendance. Pour cette raison, il est demandé que soient intégrées au PPA des réflexions sur :

- le développement du télétravail en lien avec le développement de la fibre optique;
- le renforcement d'un modèle d'aménagement du territoire basé sur le desserrement économique et un urbanisme des courtes distances.

### Analyse et suites données

Le développement du télétravail et la mise en place de tiers-lieux font partie des leviers identifiés pour diminuer les besoins de mobilité des habitants et salariés du territoire. Il faut cependant souligner que le télétravail n'est pas envisageable pour l'ensemble des emplois et que les modalités sont fixées à la discrétion des employeurs. Le plan de mobilité employeur est obligatoire depuis le 1er janvier 2020 pour toutes les structures de plus de 100 salariés sur le territoire du PPA. Il doit proposer un plan d'action pour favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, pour les déplacements domicile-travail et professionnels. L'opportunité de recourir au télétravail ou à l'usage d'un tiers-lieux entre pleinement dans le champ de cette démarche (action T1.6).

L'aménagement du territoire constitue une piste de travail intéressante pour limiter le besoin en déplacements au sein de l'agglomération. Le sujet sera inclus dans les réflexions pour la suite de l'élaboration du nouveau PPA, notamment avec l'évolution de l'action MI2.1 pour intégrer les principes de l'urbanisme favorable à la santé dans les réflexions d'aménagement. Penser une politique d'aménagement du territoire est une action au long cours qui ne peut être menée dans le délai du PPA (5 ans) : cette thématique trouverait davantage sa place dans le SCOT, également en cours de révision actuellement. Afin d'améliorer le lien entre les thématiques urbanisme, mobilités et qualité de l'air, il a été proposé au Syndicat Mixte d'Études de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT) en charge de la révision du SCOT de rejoindre le comité de pilotage de la révision du PPA.

La DREAL Occitanie est un service régional déconcentré du ministère de la transition écologique, du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et du ministère de la Mer.

1 Rue de la cité administrative - CS 80002 – 31074 TOULOUSE CEDEX 09 / standard : 05 61 58 50 00  
[dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr](mailto:dreal-occitanie@developpement-durable.gouv.fr)