



## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Toulouse le 11 MARS 2020

Direction Énergie Connaissance

Division Énergie-Air Ouest

Affaire suivie par : Cécile Touya  
Téléphone : 05.61.58.65.39 / 07.61.05.71.20

Courriel : cecile.touya@developpement-durable.gouv.fr

**Objet : Comité de suivi du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et de feuille de route en faveur de la qualité de l'air pour l'agglomération toulousaine**

### Relevé des échanges du comité de suivi du 03 décembre 2019

#### **Participants :**

*Président :* Denis OLAGNON, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne

#### *Collège des administrations et services*

- DREAL Occitanie : Julie BENOIT PILVEN - Sébastien GRENINGER - Cécile TOUYA
- Préfecture Haute Garonne : Valérie BAUTHIAN
- Agence régionale de Santé : Jean Sébastien DEHECQ - Alexandre PELANGEON
- ADEME : Jérôme LLOBET
- Service communal d'hygiène et de santé de la ville de Toulouse : Christian POGGI

#### *Collège des collectivités territoriales*

- Conseil départemental de la Haute-Garonne : Frédéric FOURNIER
- Tisseo Collectivités : Sabrina ANDRIEU - Christophe DOUCET
- Toulouse Métropole : Michel AUJOULAT - Nathalie GOURDOUX - Virginie OBER
- Sicoval : Gérard BOLET - Isabelle ESTEULLE
- Scot Nord-Toulousain : Elsa PALMIERI
- Association des maires de la Haute-Garonne : Patrick DE PERIGNON

#### *Collège des représentants des activités économiques*

- Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse Haute-Garonne : Frédéric DELBOS
- Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne : Nicolas ATES
- Airbus Opérations : Ludovic DE RIGAUD - Sébastien GAILLOT
- Aéroport Toulouse Blagnac : Anne JULIA
- Vinci Autoroutes : Philippe ALVES

#### *Collège des associations de protection de l'environnement et des consommateurs*

- France Nature Environnement (FNE) : Alain RIVIERE
- Union des comités de quartier / Collectif anti-pollution de l'agglomération toulousaine (UCQ / CAPAT) : Jean CONTER - Guillaume DRIJARD - Michel HOEPFFNER - Karine WALLERAND
- Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE) : Thérèse GARNIER

#### *Organismes techniques compétents*

- ATMO Occitanie : Pierre Yves ROBIC - Dominique TILAK
- Observatoire Régional de Santé : Sylvie CASSADOU
- Météo France : Marc TARDY

Se sont excusés :

- Région Occitanie
- Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine (AUAT)
- Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine (SMEAT)
- Chambre des métiers et de l'artisanat de la Haute-Garonne
- Muretain Agglo

## **Ordre du jour**

- Les actualités nationales sur le sujet de la qualité de l'air : contentieux en cours et adoption de la loi Mobilités
- Les travaux engagés de manière volontaire sur le périmètre du PPA :
  - Groupe de travail pour évaluer les effets sur la santé des actions en faveur de la qualité de l'air
  - Amélioration du tableau de suivi des actions
- Présentation par les collectivités d'actions relatives à la mobilité qu'elles portent :
  - Le projet de zone à faibles émissions
  - Le projet Commute
  - Le schéma directeur cyclable d'agglomération
- Les événements autour des enjeux de la qualité de l'air : les rencontres internationales air et santé et la journée nationale de la qualité de l'air

Tous les supports présentés en réunion sont consultables sur le site internet de la DREAL Occitanie :

<http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-de-protection-de-l-atmosphere-de-l-r6745.html>

Ce compte-rendu établit la synthèse des échanges sur chaque thématique, il ne reprend pas de manière exhaustive et nominative les interventions qui ont été faites en séance.

Les points ayant fait l'objet d'une décision apparaissent en couleur.

---

M. le secrétaire général de la préfecture, Denis OLAGNON, introduit la réunion en rappelant le contexte et les enjeux de la réduction de la pollution atmosphérique pour l'agglomération toulousaine.

## **1. Actualités nationales sur le sujet de la qualité de l'air**

### **1.1 Contentieux**

*Présentation DREAL - Cécile TOUYA*

#### Contentieux européen

Les valeurs réglementaires de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine concernant le NO<sub>2</sub>, entrées en vigueur en 2010, sont dépassées chaque année dans plusieurs agglomérations. La Commission européenne a engagé en 2014 une procédure contentieuse relative à ces dépassements pour douze zones : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Strasbourg, Toulon, Toulouse, et la Vallée de l'Arve. Elle nomme explicitement le transport routier comme élément explicatif. Cette procédure a connu une étape supplémentaire récemment : la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) a prononcé le 24 octobre 2019 un arrêt condamnant la France pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air, qui constate d'une part « le dépassement systématique et persistant des valeurs limites » et d'autre part « l'insuffisance des mesures prises par la France pour que la période de dépassement soit la plus courte possible ».

La CJUE ne tient pas compte dans sa condamnation de l'amélioration progressive de la qualité de l'air dans les agglomérations (nombre de stations qui dépassent en diminution, ainsi que le nombre de personnes exposées) : le dépassement récurrent d'une seule station dans une zone constitue un dépassement systématique et persistant. Elle a également rejeté les arguments des autorités françaises relatif aux problèmes structurels : croissance démographique et des besoins de transports, coût des investissements pour créer des nouvelles infrastructures, sensibilité sociale à la fiscalité sur les carburants, etc ...

Il est à noter que l'arrêt de la CJUE reste global à l'échelle de la France et ne précise pas ce qui est reproché à chacune des agglomérations.

### Requête des Amis de la Terre auprès du Conseil d'État

Suite à la requête introduite par l'association en juin 2015 concernant les dépassements des valeurs réglementaires en NO<sub>2</sub> et à la décision du Conseil d'État, chaque agglomération concernée a élaboré une « feuille de route » publiée en avril 2018.

En octobre 2018, Les Amis de la Terre ont adressé au Conseil d'État une demande d'exécution de la décision de 2017, jugeant les mesures proposées dans les feuilles de route insuffisantes. Les échanges de mémoire sont en train de se terminer, une décision du Conseil d'État pourrait être proche.

### Plaintes individuelles

Plusieurs recours indemnitaires ont été engagés par des personnes privées et des ONG contre l'État pour carence fautive. A ce jour, trois jugements sont intervenus. Ils constatent tous l'insuffisance des PPA pour mettre fin aux dépassements, mais écartent le lien entre l'état de santé des plaignants et la pollution par manque d'éléments de preuves suffisants.

## **1.2 Loi Mobilités**

### *Présentation DREAL - Cécile TOUYA*

La loi mobilités a été adoptée le 19 novembre 2019, après une phase d'identification des attentes des citoyens conduite en fin d'année 2017 lors des Assises de la Mobilité et une année de débat parlementaire.

Cette loi vise à modifier le cadre des transports, dans l'objectif d'améliorer les déplacements du quotidien en proposant des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Cette loi est construite autour de trois piliers :

- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer : création d'un forfait mobilité durable exonéré d'impôts et de cotisations sociales, jusqu'à 400 €/an pour contribuer aux frais de déplacements des salariés qui se rendent à leur travail en covoiturage ou en vélo, obligation pour les collectivités de proposer une solution alternative à la voiture individuelle sur 100 % du territoire, organisation de la gouvernance sur le sujet des transports, ...
- Engager la transition vers une mobilité plus propre : déploiement de zones à faibles émissions (ZFE-m) dans les métropoles, incitation à l'usage du vélo avec la création de pistes cyclables et de locaux sécurisés de stationnement dans les gares, obligation de verdissement des flottes de véhicules des collectivités pour aller vers un parc moins émissif, augmentation du nombre de points de recharge, prime à la conversion à des véhicules propres, interdiction de vente des véhicules alimentés par des énergies fossiles en 2040, ...
- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien, avec notamment un plan d'investissement pour les infrastructures ferroviaires TER.

Les articles 85 et 86 concernent la mise en œuvre des ZFE-m (voir diapos).

Le site internet France Mobilités (<https://www.francemobilites.fr>) accompagne la mise en œuvre de la loi.

Il propose une foire aux questions ainsi que des fiches descriptives des différentes mesures prévues dans la loi. Ce site est également une plateforme qui veut faciliter la mise en relation des acteurs de la mobilité, et en premier lieu les collectivités, et le partage d'expériences, pour essayer de trouver des réponses concrètes pour les citoyens, quel que soit leur lieu de vie.

Les thématiques couvertes de la mobilité sont les suivantes :

- L'information aux voyageurs et la billettique multimodale
- Les transports collectifs et l'optimisation des trafics routiers
- Les mobilités partagées
- La logistique urbaine
- La mobilité pour tous
- L'aménagement de l'espace public et les modes actifs
- La limitation des déplacements subis (PDE, conseil en mobilité, télétravail, tiers-lieux ...)

## **2. Travaux engagés sur le périmètre du PPA de l'agglomération toulousaine**

### **2.1 Groupe de travail « Évaluation de l'impact sur la santé du PPA »**

*Présentation Agence Régionale de Santé (ARS) - Alexandre PELANGEON*

L'ARS propose la constitution d'un groupe de travail pour réfléchir à l'évaluation des effets sur la santé des actions menées en faveur de la qualité de l'air sur l'agglomération toulousaine. L'impact de la qualité de l'air est classiquement présenté sous l'angle des niveaux de concentrations de polluants et du nombre de personnes exposées. Une évaluation quantitative d'impact sanitaire permettra d'associer ces données environnementales à des indicateurs sanitaires tels que les décès anticipés, les hospitalisations pour causes respiratoires et cardiovasculaires, les passages aux urgences pour asthme. Cette approche permettra de sensibiliser d'une manière différente les parties prenantes aux effets de la pollution atmosphérique et constituera un outil d'aide à la décision pour les politiques publiques.

Ce groupe serait constitué de l'ARS, la DREAL Occitanie, Toulouse Métropole, Santé Publique France représentée par la CIRE (Cellule d'Intervention en Région) Occitanie et ATMO Occitanie.

Une première réunion s'est tenue en octobre 2019 pour recenser les éléments disponibles et les évaluations qui pourraient être envisagées. Les méthodologies seront à préciser lors des prochaines séances de travail.

Les interventions des participants au comité de suivi ont été nombreuses sur ce sujet. Elles ont notamment porté sur :

- la nature des polluants qui seront étudiés, par exemple la prise en compte des pesticides et des perturbateurs endocriniens. Dans le cadre de ce projet, les travaux porteront dans un premier temps sur les polluants réglementés dans le PPA.
- le PPA concerné par l'évaluation. En effet, le PPA de Toulouse arrive à échéance en 2020 et pourrait être amené à être révisé prochainement. Il est proposé que cette évaluation concerne l'ensemble des actions menées sur le territoire en faveur de la qualité de l'air pour lesquelles des données sont disponibles, qu'elles soient inscrites au PPA 2016-2020, à la feuille de route, dans un PCAET ou dans le futur PPA.
- les méthodologies d'évaluation. Il existe beaucoup de littérature sur le sujet, ainsi que des expériences menées dans d'autres pays (Copenhague par exemple). Des craintes sont exprimées quant à une évaluation basée sur des études uniquement françaises ou ne prenant pas en compte des travaux réalisés dans le cadre d'autres expérimentations (Travaux Maillance en région parisienne). Il est prévu une démarche scientifique rigoureuse basée sur les EQIS, menée avec Santé Publique France. Le CREAI-ORS et ATMO Occitanie rassurent les participants en précisant que le nouveau guide méthodologique de 2019 de Santé Publique France capitalise diverses expériences, notamment celle de la ZFE de l'agglomération parisienne. Enfin, ce guide intègre le nouvel outil de calcul de l'OMS AirQ+, adapté, traduit et testé en 2018 par Santé Publique France.
- la prise en compte de l'effet du bruit sur la santé si l'étude porte sur le suivi d'un groupe de population toulousaine. Il n'est pas prévu de suivi de cohortes locales, longues à mettre en œuvre, mais d'utiliser les évaluations EQIS qui prennent déjà en compte des études épidémiologiques dans les calculs traduisant les relations entre concentrations des polluants, répartition de la population et données sanitaires.

Compte-tenu des nombreuses questions, M. le secrétaire général propose de laisser le groupe de travail avancer ses travaux et de prévoir dans un prochain comité de suivi un temps d'échange avec Santé Publique France au cours duquel les questions relatives aux méthodes d'évaluation et aux retours d'expériences internationaux pourront être abordés plus spécifiquement.

### **2.2 Tableau de suivi du PPA**

*Présentation DREAL - Cécile TOUYA*

Le PPA prévoit un tableau de suivi pour le pilotage des actions comprenant un certain nombre d'indicateurs. Les actions de la feuille de route, élaborée ultérieurement, ont aussi des indicateurs de suivi associés.

Lors du comité de suivi du mois de juin, une réflexion sur le sujet du tableau de bord était annoncée, organisée autour de plusieurs enjeux :

- Le choix de la période de collecte des données auprès des pilotes d'action, pour disposer de données fiables sans toutefois générer de travail excessif.
- La forme du tableau de bord, présenté jusqu'à présent sous forme de liste d'actions et de diagrammes de synthèse. L'augmentation du nombre d'actions rend difficile la poursuite de ce fonctionnement. Par ailleurs, il est recherché une présentation ergonomique et synthétique, ainsi qu'une mise à disposition de l'information pour tous, au-delà de la présentation des résultats en comité de suivi.

Une proposition d'ajustement du planning de collecte des indicateurs et de publication du bilan est présentée, accompagnée d'une « maquette projet » du futur tableau de bord fusionnant les indicateurs du PPA et de la feuille de route.

Des premières observations sont recueillies en séance :

- Proposition de remplacer le terme « industrie » par « activités émettrices »
- Dans le thème « mobilité-transport » qui contient 59 actions, prévoir des sous-catégories pour faciliter le repérage.

Sur ce sujet des transports, il est signalé que malgré une liste conséquente d'actions, certaines zones périphériques de l'agglomération souffrent d'une offre insuffisante de transports en commun. De ce fait, ils ne constituent pas une solution alternative raisonnable à l'usage de la voiture individuelle.

Les membres du comité de suivi sont invités à faire part de leurs observations et propositions d'amélioration sur le projet de tableau de suivi à la DREAL d'ici la fin du mois de janvier (une note complémentaire précisant les attentes a été transmise aux membres le 17 décembre 2019).

L'objectif est de présenter le tableau finalisé et renseigné au comité de suivi de juin 2020, pour une publication sur le site internet de la DREAL au cours de l'été.

### **3. Présentation par les collectivités d'actions relatives à la mobilité**

#### **3.1 La Zone à Faible Émission (ZFE)**

*Présentation Toulouse Métropole - Virginie OBER / Nathalie GOURDOUX*

L'étude de préfiguration de la ZFE a été engagée en mai 2018 pour aboutir aux futurs paramètres de la zone : périmètre, temporalité, typologies de véhicules, mesures d'accompagnement, signalisation et modalités de contrôle.

Dans le cadre de cette étude, quatre hypothèses de travail ont fait l'objet de modélisations trafic et qualité de l'air sur la base d'une ZFE 24h/24 et 7j/7 ; elles sont présentées dans le diaporama.

Consciente des enjeux liés à l'acceptabilité de dispositif, Toulouse Métropole a engagé entre mars et juillet 2019 une concertation volontaire en associant la population et les parties prenantes à ce dispositif sous plusieurs formes : réunions publiques, débats, questionnaires, groupes de réflexion, site internet. 1194 contributions ont ainsi été recueillies. Le bilan de cette concertation a été publié au mois de septembre 2019 (disponible sur le site internet de Toulouse Métropole).

Les principaux enseignements de la concertation sont les suivants :

- de fortes attentes de la population pour l'amélioration de la qualité de l'air
- une demande d'accompagnement de la part de Toulouse Métropole
- des facteurs d'acceptabilité : une évolutivité du périmètre et une progressivité des véhicules contraints.

Suite aux observations issues de cette phase de concertation, Toulouse Métropole mène de nouvelles modélisations, sur une temporalité de la ZFE plus restreinte (plages horaires dans la journée et/ou hebdomadaires : du lundi au vendredi et de 7h à 20h).

La prochaine étape sera la décision sur les modalités pratiques de la ZFE et les mesures d'accompagnement proposées en avril-mai 2020, suivie par la consultation réglementaire au 3e trimestre 2020 en vue d'une mise en œuvre pour la fin de l'année 2020.

Les échanges ont été nombreux et peuvent être regroupés selon les thématiques suivantes :

- L'ambition de la ZFE et les effets attendus :
  - Compte-tenu des enjeux liés à la pollution atmosphérique, il est souhaité que le périmètre de la ZFE soit ambitieux dès le début, et ne se cantonne pas au seul centre-ville, où conjoncturellement, le nombre de voitures tend à diminuer. Les niveaux de pollution les plus élevés sont au niveau du périphérique : il serait donc nécessaire de l'inclure dans la ZFE afin que celle-ci puisse contribuer plus significativement à la diminution des concentrations de NO<sub>2</sub>. D'un point de vue social, les populations les plus défavorisées vivent dans les zones les plus polluées.
  - Des compléments sont attendus sur l'évaluation de l'amélioration ou de la diminution des concentrations en NO<sub>2</sub> avec la mise en place de la ZFE. En effet, dans les documents mis à disposition par Toulouse Métropole, ce sont les émissions évitées qui sont mises en visibilité. ATMO Occitanie précise que 10 000 tonnes de NO<sub>2</sub> évitées correspondent à un gain de 2 % sur les NO<sub>2</sub>.
  - Des questions se posent sur son impact réel. En effet, d'autres documents tels que le PDU ou l'évaluation environnementale de la 3<sup>e</sup> ligne de métro prévoient une stabilité des émissions, mais pas de baisse (effets favorables des mesures engagées masqués par l'augmentation constante de la population et de la croissance économique). Il est rappelé que la ZFE en elle-même ne pourra pas résoudre tous les problèmes de dépassement des normes de NO<sub>2</sub>. C'est la mise en œuvre d'un ensemble complémentaire d'actions (plan vélo, développement des transports en commun, renouvellement des parcs automobiles, ZFE, gestion des livraisons ainsi que toutes les autres actions entreprises) qui permettra d'obtenir des résultats sur la qualité de l'air.
  - La vignette Crit'Air, utilisée pour différencier les véhicules autorisés dans la ZFE, ne répond pas au problème des nombreux SUV en ville. Cependant, elle constitue la base réglementaire sur laquelle ce dispositif est adossé depuis sa mise en œuvre en juillet 2017.
  - Concernant la pollution évitée, il est rappelé que la méthode d'évaluation utilise le COPERT, actualisé une fois par an et intégrant les meilleures techniques disponibles (dieselgate pris en compte). L'« enquête plaques d'immatriculation » menée par Toulouse Métropole dans le cadre des études sur la ZFE a montré que la composition du parc automobile de l'agglomération est très proche du parc de référence national.
- Capacité de report sur les transports en commun et sur les autres routes : des inquiétudes sont relayées concernant la capacité de report modal sur les transports en commun et sur les axes routiers qui seront hors de la ZFE. Ces hypothèses font partie des études de modélisation de la ZFE et Toulouse Métropole indique qu'ils sont acceptables.
- La question de l'accompagnement de la démarche ZFE par l'État a été soulevée. Celui-ci se traduit par un soutien financier à la métropole, lauréate des appels à projets « Villes respirables en 5 ans » porté par le ministère en charge de l'écologie en 2015 et « AAP- ZFE » porté par l'ADEME en 2018. Par ailleurs, le gouvernement propose des outils réglementaires pour simplifier la mise en place des ZFE (Loi Mobilité) et une expertise pour l'accompagnement du contrôle des véhicules dans la ZFE.
- La question de la déclaration d'utilité publique (DUP) pour la 3<sup>e</sup> ligne de métro est abordée : M. le secrétaire général confirme que compte-tenu de l'avis favorable de la commission d'enquête, celle-ci sera prise prochainement, sans attendre les élections municipales, afin de ne pas retarder les travaux (*Hors réunion : la DUP a été signée le 07 février 2020 par le préfet de la Haute-Garonne*).
- La question de l'interdiction du diesel en 2025 par la ville de Strasbourg, parue récemment dans l'actualité est relevée, en demande de précisions. *Hors réunion : il s'agit de la délibération de la ville de Strasbourg concernant le phasage progressif pour la mise en place de la ZFE à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 et qui conduirait à exclure progressivement de plus en plus de véhicules selon leur niveau Crit'Air. Les véhicules de catégorie Crit'Air 2 le seraient à compter du 01 janvier 2025, ce qui revient à n'autoriser dans la ZFE que des véhicules essence récents et des véhicules peu émissifs. A noter qu'il y a un décalage entre cette délibération et celle de la métropole qui prévoit cette interdiction des véhicules Crit'Air 2 à compter de 2030.*

### 3.2 Le projet COMMUTE

*Présentation Toulouse Métropole - Virginie OBER*

Le projet COMMUTE porte sur la zone aéroportuaire et aéronautique dans laquelle ont lieu plus de 265 000 déplacements professionnels par jour. La voiture est le principal mode de déplacement, avec 71 % d'autosolistes (1 personne par voiture).

Ce projet présente une gouvernance publique-privée en associant Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, Airbus, Aéroport Toulouse Blagnac, Sopra Stéria, ATR, Safran, le Club Entreprise Réussir, AFNOR. Il a pour objectif de tester un modèle de mobilité urbaine ambitieux sur 36 mois (2018-2020). Le plan d'actions développé dans le cadre de la mise en place du Plan de Mobilité Inter-Entreprises vise ainsi à :

- Diminuer l'impact de la voiture individuelle,
- Renforcer l'usage des transports en commun,
- Développer le vélo et la micro-mobilité,
- Limiter les déplacements.

L'évaluation a mi-parcours du plan d'actions met en évidence des résultats encourageants. Le diaporama détaille ainsi le bilan de deux expérimentations : la mise en place de la plateforme de covoiturage Karos et la mise en service d'une aire de covoiturage à Pibrac. De nombreuses actions de communication auprès des salariés sont également menées afin d'induire des changements de comportement sur la mobilité.

Une enquête auprès des salariés de trois entreprises de la zone a montré un recul de la voiture solo de - 5 points entre 2017 et 2019, soit un gain estimé de 1,3 tonne eq CO<sub>2</sub> par jour.

Les échanges qui ont suivi ont porté essentiellement sur les indicateurs présentés, qui donnent des évaluations en tonnes CO<sub>2</sub> évitées et non en quantification par rapport aux polluants atmosphériques (NOx et particules fines). Le projet COMMUTE a bénéficié d'une subvention importante de l'union européenne, qui prévoit dans son règlement l'évaluation du projet au regard des émissions CO<sub>2</sub>. Néanmoins, il est prévu que les résultats soient également traduits en pollution évitée prochainement.

Le projet se poursuit avec de réels enjeux et d'autres axes à développer (vélo et télétravail notamment) : sur l'agglomération toulousaine, 37 % des embouteillages se situent dans la zone aéronautique et 40 % des trajets domicile travail sont inférieurs à 10 km.

### 3.3 Le schéma directeur cyclable d'agglomération

*Présentation Tisséo Collectivités - Christophe DOUCET*

Le schéma directeur cyclable d'agglomération répond à la mesure B4 "développer l'usage du vélo" du PPA ainsi qu'à l'action 14 du Projet Mobilités 2020.2025.2030. Son élaboration entre les partenaires concernés a été coordonnée par Tisséo Collectivités : Etat, Région, Département, Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, Save au Touch et Coteaux Bellevue en lien avec le SITPRT.

Il prévoit de :

- Développer le réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération – 114 communes.
- Mailler par un réseau structurant les différents territoires.
- Multiplier les services autour du vélo et de la pratique cyclable.

L'organisation des infrastructures cyclables est envisagée selon 4 niveaux, le meilleur niveau de service pour les trajets domicile-travail étant le réseau express vélo.

Un guide des aménagements cyclables précisant les règles de l'art à respecter pour chaque grande catégorie d'aménagement a été rédigé à cette occasion.

Chacune des collectivités du territoire aura à réaliser les aménagements prévus.

Pour une co-construction du document, plusieurs collègues ont été associés sur la phase d'élaboration (octobre 2018 à septembre 2019) : planification, associations, monde économique – innovation, recherche – enseignement, et institutions.

Le schéma directeur cyclable d'agglomération a été approuvé par l'ensemble des partenaires et sa mise en œuvre est prévue entre 2020 et 2030. L'enveloppe financière inscrite au Projet mobilités est de 25 millions d'euros par an sur la période 2018/2030, l'enveloppe financière estimée pour l'ensemble des actions porté par le schéma étant pour sa part supérieure à 500 millions d'euros.

Les questions ont porté sur l'évaluation des émissions évitées en termes de polluants atmosphériques grâce au développement du réseau express vélo. Des compteurs vélos sont prévus pour le suivi du schéma directeur cyclable. Par ailleurs, l'évaluation des effets directs sur la pollution atmosphérique n'est pas évidente car cela nécessite de connaître les pratiques de mobilité antérieures à l'usage du réseau express vélo.

Il est demandé à Tisséo Collectivités et ATMO Occitanie de se rapprocher en vue d'établir une méthodologie d'évaluation du dispositif dans le cadre du PPA.

#### **4. Retour sur les événements organisés en septembre 2019 autour de la qualité de l'air**

##### **4.1 Les rencontres internationales Air et Santé**

*ATMO Occitanie - Pierre Yves ROBIC*

Les Rencontres Internationales Air et Santé 2019, organisées par Atmo France et Atmo Occitanie, ont réuni mardi 17 septembre à Toulouse des scientifiques et des chercheurs, des militants associatifs et des personnalités politiques. Ils ont exposé les faits, alerté sur différentes problématiques, mis en lumière les avancées scientifiques et technologiques et proposé des solutions concrètes mises en œuvre en France et dans le monde.

Les synthèses de ces Rencontres sont téléchargeables :

[https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2020-01/ATMO\\_SD.pdf](https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2020-01/ATMO_SD.pdf)

##### **4.2 L'appel à projets JNQA de la DREAL Occitanie**

*Présentation DREAL - Cécile TOUYA*

La Journée Nationale de la Qualité de l'Air (JNQA) a lieu chaque année le troisième mercredi du mois de septembre.

En 2019, la DREAL a organisé un appel à projets concernant des actions autour de la sensibilisation et de la mobilisation des citoyens. Dix huit actions relatives à la qualité de l'air intérieur et/ou extérieur ont été accompagnées, portées par des acteurs variés (associations, collectivités, services de l'État) et sur plusieurs territoires d'Occitanie.

Le détail sur les actions et le budget est donné dans le diaporama.

M. le secrétaire général clôture la réunion en remerciant les participants pour leur mobilisation et les nombreux échanges. La prochaine réunion de cette instance aura lieu au mois de juin 2020.

Pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général

  
Denis OLAGNON