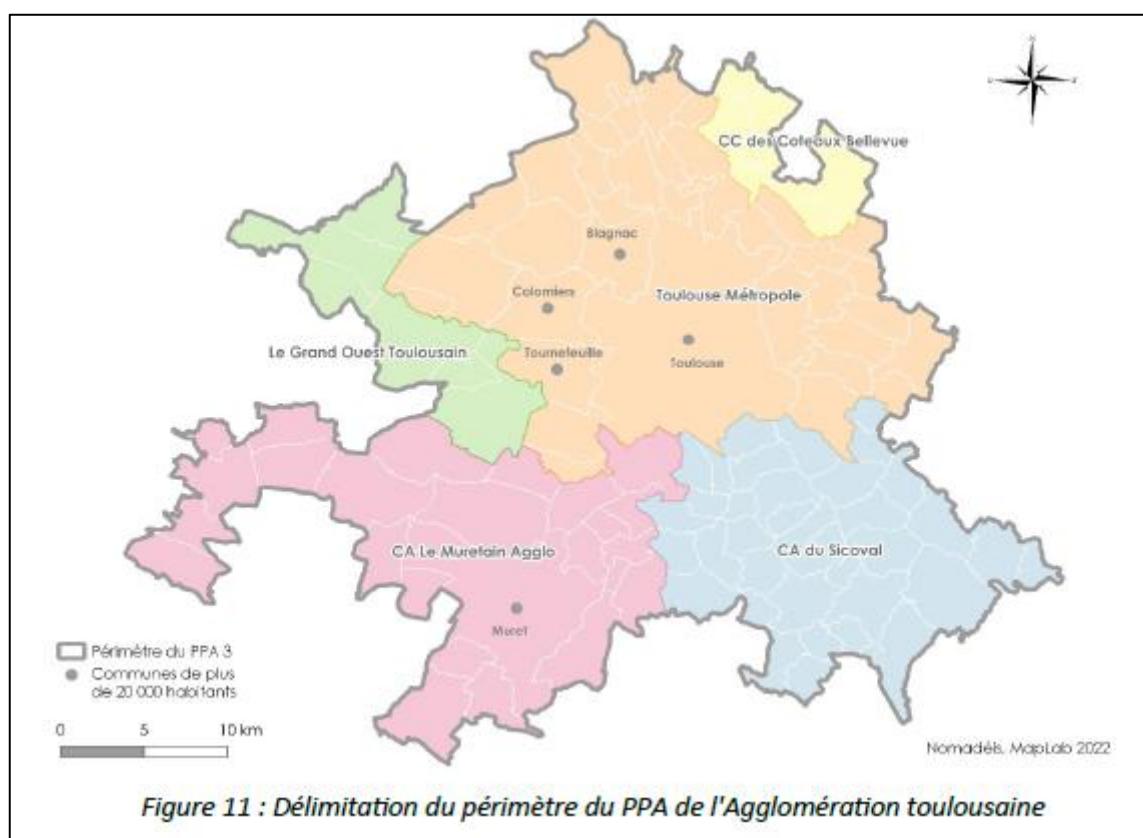


ENQUÊTE PUBLIQUE

3ème révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine

Du 16 octobre 2025 à 10h00 au 25 novembre 2025 à 12h00

Volume 1 : RAPPORT



Commission d'enquête : Christian BAYLE, président
Gérard LOUSTEAU, titulaire
Robert MARTEL, titulaire
Françoise MILLAN, suppléante

Le 24 décembre 2025

Page vierge

Sommaire

Préambule.....	7
1. L'enquête : généralités.....	9
1.1. Le cadre général du projet	9
1.2. L'objet de l'enquête	9
1.3. Le cadre juridique de l'enquête.....	9
1.4. Présentation du projet	11
1.4.1. Généralités	11
1.4.2. La concertation.....	11
1.4.3. Constitution du PPA	12
1.4.4. Cohérence des Objectifs du SRADDET et du PPA.....	13
1.5. Constitution du dossier.....	14
2. Avis de l'Ae, des PP et des communes membres	15
2.1. L'autorité Environnementale (Ae)	15
2.2. L'autorité organisatrice de la mobilité (TISSEO)	16
2.3. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire (ACNUSA).....	17
2.4. La région	18
2.5. Le département	18
2.6. Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)	18
2.6.1. Communauté d'agglomération Le Muretain Agglomération (MA).....	18
2.6.2. Communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain (GO).....	18
2.6.3. Communauté de communes des Coteaux de Bellevue (CB).....	18
2.6.4. Toulouse Métropole (TM) et Sicoval (SI).....	18
2.7. Les communes	18
2.7.1. Commune de Portet-sur-Garonne.	18
2.7.2. Commune de Pibrac	19
2.7.3. Commune de Plaisance-du-Touch	19
2.7.4. Communes de Aussonne, Escalquens, Fonbeauzard, Gratentour, Launaguet, Saint-Alban, Saint-Jory et Seysses.	19
3. Organisation de l'enquête.....	20
3.1. Désignation de la commission d'enquête	20
3.2. Arrêté d'ouverture d'enquête	20
3.3. Visite des lieux et réunions	21
3.4. Mesures de publicité	21
3.4.1. Affichage et autres actions.....	21
3.4.2. Insertions dans la presse	21
4. Déroulement de l'enquête.....	22
4.1. Les permanences	22
4.2. Les réunions publiques	23
4.3. Comptabilisation des observations.....	23
4.4. Clôture de l'enquête.....	24
5. Analyse des observations	26
5.1. Généralités (Géné)	29
01 – 02 – 03 – 10 – 32 – 35 – 36 - 38.....	29

08	29
12 - 19 - 25 - 27 - 31 - 42 - 56 - 75 - 95 - 102 - 105	29
46 - 100 - 103 - 109	31
50 - 77	34
62 - GO01	35
68	36
70	37
74	38
CE-Géné-01	39
CE-Géné-02	39
CE-Géné-03	40
CE-Géné-04	40
CE-Géné-05	41
CE-Géné-06	42
CE-Géné-07	43
CE-Géné-08	43
CE-Géné-09	44
CE-Géné-10	44
CE-Géné-11	44
CE-Géné-12	45
5.2. Alternative à la voiture individuelle (Voit)	48
06	48
21	48
22	49
24	51
34	52
44	53
46	53
57	54
58	54
71	55
72	56
76	57
84 - 98 - 99	58
96	58
CE-Voit-01	59
CE-Voit-02	60
CE-Voit-03	60
CE-Voit-04	61

CE-Voit-05	61
CE-Voit-06	62
CE-Voit-07	63
CE-Voit-08	63
5.3. Carburants alternatifs (Carb)	65
09	65
5.4. Transports de marchandises (Tran).....	67
34.....	67
101.....	67
110.....	68
CE-Tran-01	68
CE-Tran-02	69
CE-Tran-03	69
CE-Tran-04	70
5.5. Secteur Aérien (Aéri).....	71
04 – 05 - 24.....	71
45	71
46.....	72
CE-Aéri-01	73
CE-Aéri-02	73
5.6. Chauffage (Chau).....	75
07	75
11 – 14 - 16 - 20 - 24 - 26 - 28	75
17 - 20.....	78
97	79
CE-Chau-01	79
CE-Chau-02	80
CE-Chau-03	80
5.7. Installations industrielles (Inst)	82
14 – 16 - 30.....	82
43	82
60 – 63 – 64 – 67 – 69 – 78 – 79 – 80 – 85 – 86 – 87 – 88 – 89 – 90 – 91 – 92 – 93 – 94 – 104 – 106 – 107 – 108 - 111 – DR03.....	83
CE-Inst-01	85
5.8. PME, artisans et commerçants (Pme).....	87
46.....	87
CE-Pme-01	87
CE-Pme-02	88
CE-Pme-03	88
CE-Pme-04	89
CE-Pme-05	89

CE-Pme-06	90
5.9. Secteur agricole (Agri).....	91
14 – 16 – 20 – 46 – 82.....	91
33.....	92
23 - 51 – 52 – 53 – 81.....	92
55.....	94
83.....	95
CE-Agri-01.....	95
CE-Agri-02.....	96
5.10. Gestion des déchets (Dech).....	98
18 – 20 - 95.....	98
21 - 29.....	99
CE-Dech-01.....	99
CE-Dech-02.....	100
CE-Dech-03.....	100
5.11. Formation/sensibilisation (Fors).....	101
31.....	101
37.....	101
46.....	102
54.....	103
CE-Fors-01.....	103
CE-Fors-02.....	104
CE-Fors-03.....	104
CE-Fors-04.....	105
CE-Fors-05.....	105
CE-fors-06.....	106

Préambule

Le présent rapport d'enquête publique est relatif à 3ème révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine qui est constituée de 5 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) suivants : Toulouse Métropole, communauté d'agglomération du Sicoval, communauté d'agglomération Le Muretain Agglo, Grand Ouest Toulousain Agglomération, communauté de communes des Coteaux de Bellevue.

Il couvre donc le périmètre de 113 communes toutes situées en Haute-Garonne :

Aigrefeuille, Aucamville, Aureville, Aussonne, Auzeville-Tolosane, Auzielle, Ayguesvives, Balma, Baziège, Beaupuy, Beauzelle, Belberaud, Belbèze-de-Lauragais, Blagnac, Bonrepos-sur-Aussonnelle, Bragayrac, Brax, Bruguières, Castanet-Tolosan, Castelginest, Castelmaurou, Clermont-le-Fort, Colomiers, Cornebarrieu, Corronsac, Cugnaux, Deyme, Donneville, Drémil-Lafage, Eaunes, Empeaux, Escalquens, Espanès, Le Fauga, Fenouillet, Flourens, Fonbeauzard, Fonsorbes, Fourquevaux, Frouzins, Gagnac-sur-Garonne, Goyrans, Gratentour, Issus, Labarthe-sur-Lèze, Labastide-Saint-Sernin, Labastide-Beauvoir, Labastidette, Labège, Lacroix-Falgarde, Lamasquère, Lasserre-Pradère, Launaguet, Lauzerville, Lavernose-Lacasse, Léguevin, Lespinasse, Lévignac, Mérenvielle, Merville, Mondonville, Mondouzil, Mons, Montberon, Montbrun-Lauragais, Montiscard, Montlaur, Montrabé, Muret, Noueilles, Odars, Péchabou, Pechbonnieu, Pechbusque, Pibrac, Pin-Balma, Pins-Justaret, Pinsaguel, Plaisance-du-Touch, Pompertuzat, Portet-sur-Garonne, Pouze, Quint-Fonsegrives, Ramonville-Saint-Agne, Rebigue, Roques, Roquettes, Rouffiac-Tolosan, Sabonnères, Saiguède, Saint-Alban, Saint-Clar-de-Rivière, Saint-Geniès-Bellevue, Saint-Hilaire, Saint-Jean, Saint-Jory, Saint-Loup-Cammas, Saint-Lys, Saint-Orens-de-Gameville, Saint-Thomas, Sainte-Livrade, La-Salvetat-Saint-Gilles, Saubens, Seilh, Seysses, Toulouse, Tournefeuille, L'Union, Varennes, Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil, Villate, Villeneuve-Tolosane.

Il s'agit d'une enquête publique environnementale conformément au Code de l'Environnement. Conformément à l'article R.123-19 du code de l'environnement la présente enquête donne lieu à la rédaction de trois volumes établis par la commission d'enquête :

Volume 1 : le rapport d'enquête avec :

- les généralités : le cadre général du projet, l'objet de l'enquête et son cadre juridique, la nature et les caractéristiques du projet, la liste des pièces du dossier, les différents avis dont l'AE et les mémoires en réponse ;

- l'organisation de l'enquête et le rappel de la procédure ;

- le déroulement de l'enquête ;

- l'analyse des observations du public avec des questionnements au responsable du projet ses réponses puis l'avis de la commission d'enquête.

Volume 2 : les annexes pour :

- fournir les documents réglementaires fondamentaux dont, notamment, la désignation de la commission d'enquête, l'arrêté portant ouverture de l'enquête, le procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête et le mémoire en réponse du responsable du projet.

Volume 3 : les conclusions motivées et l'avis :

- faire le bilan et formuler les conclusions motivées de la commission d'enquête sur le projet, les contre-propositions, les modifications et les ajustements proposés par le public et/ou le responsable du projet, et émettre son avis en précisant s'il est favorable avec ou sans réserve, ou défavorable.

Page vierge

1. L'enquête : généralités

1.1. Le cadre général du projet

Cette enquête publique est relative à la 3^{ème} révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine, territoire constitué des 5 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) suivants : Toulouse Métropole, communauté d'agglomération du Sicoval, communauté d'agglomération Le Muretain Agglo, Grand Ouest Toulousain Agglomération, communauté de communes des Coteaux de Bellevue.

Il couvre le périmètre de 113 communes toutes situées en Haute-Garonne :

Aigrefeuille, Aucamville, Aureville, Aussonne, Auzeville-Tolosane, Auzielle, Ayguesvives, Balma, Baziège, Beaupuy, Beauzelle, Belberaud, Belbèze-de-Lauragais, Blagnac, Bonrepos-sur-Aussonnelle, Bragayrac, Brax, Bruguières, Castanet-Tolosan, Castelginest, Castelmaurou, Clermont-le-Fort, Colomiers, Cornebarrieu, Corronsac, Cugnaux, Deyme, Donneville, Drémil-Lafage, Eaunes, Empeaux, Escalquens, Espanès, Le Fauga, Fenouillet, Flourens, Fonbeauzard, Fonsorbes, Fourquevaux, Frouzins, Gagnac-sur-Garonne, Goyrans, Gratentour, Issus, Labarthe-sur-Lèze, Labastide-Saint-Sernin, Labastide-Beauvoir, Labastidette, Labège, Lacroix-Falgarde, Lamasquère, Lasserre-Pradère, Launaguet, Lauzerville, Lavernose-Lacasse, Léguevin, Lespinasse, Lévignac, Mérenvielle, Merville, Mondonville, Mondouzil, Mons, Montberon, Montbrun-Lauragais, Montiscard, Montlaur, Montrabé, Muret, Noueilles, Odars, Péchabou, Pechbonnieu, Pechbusque, Pibrac, Pin-Balma, Pins-Justaret, Pinsaguel, Plaisance-du-Touch, Pompertuzat, Portet-sur-Garonne, Pouze, Quint-Fonsegrives, Ramonville-Saint-Agne, Rebigue, Roques, Roquettes, Rouffiac-Tolosan, Sabonnères, Saiguède, Saint-Alban, Saint-Clar-de-Rivière, Saint-Geniès-Bellevue, Saint-Hilaire, Saint-Jean, Saint-Jory, Saint-Loup-Cammas, Saint-Lys, Saint-Orens-de-Gameville, Saint-Thomas, Sainte-Livrade, La-Salvetat-Saint-Gilles, Saubens, Seilh, Seysses, Toulouse, Tournefeuille, L'Union, Varennes, Vieille-Toulouse, Vigoulet-Auzil, Villate, Villeneuve-Tolosane.

La « grande » agglomération toulousaine est constituée actuellement de 114 communes (cf. SCoT) mais en 2021, au moment de la définition du périmètre du PPA, la commune de Fontenilles n'avait pas intégré le Grand Ouest Toulousain.

1.2. L'objet de l'enquête

Le PPA est rendu obligatoire par la loi pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants (celle de Toulouse comptait 1 018 990 habitants en 2018, et environ 1,13 million en 2022).

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine est un document de planification environnementale élaboré sous l'autorité du préfet de la Haute-Garonne, avec le pilotage de la DREAL Occitanie, en cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la grande agglomération toulousaine.

L'objectif principal du PPA est de respecter les valeurs limites réglementaires actuelles de qualité de l'air et de protéger la santé publique.

1.3. Le cadre juridique de l'enquête

Le premier PPA (PPA 1) a été approuvé en 2006, la révision du 2^{ème} PPA a été lancée en 2011. Ce deuxième PPA (2016-2020) a été approuvé le 24 mars 2016 et couvrait la période de 2016 à 2020.

Ce PPA 2 (2016-2020) sur 117 communes (1213 km² - 930000 habitants) visait la réduction des concentrations de polluants, en particulier le dioxyde d'azote (NOx) et les particules fines

(PM10 et PM2,5). Bien que ce plan ait permis d'abaisser la pollution atmosphérique, des dépassements des seuils réglementaires en dioxyde d'azote persistaient toujours en 2019, notamment aux abords des axes routiers.

Une évaluation quantitative du PPA 2 en 2019 a montré des gains sanitaires notables entre 2009 et 2019, avec une amélioration importante de la qualité de l'air : le NO₂ a diminué de 17 % et les PM2.5 de 40 % en moyenne annuelle. Cependant, cela a également révélé qu'il n'avait pas complètement réussi à atteindre tous les objectifs de réduction des émissions polluantes qu'il avait fixés à l'horizon 2020 notamment pour le dioxyde d'azote.

La révision du PPA a été demandée de manière anticipée par le préfet de la Haute-Garonne le 3 novembre 2020 en raison de la persistance des dépassements des valeurs réglementaires pour le dioxyde d'azote près des axes routiers et des enjeux sanitaires associés.

Le PPA 2025-2030 s'inscrit dans la continuité du précédent plan, poursuivant ou enrichissant certaines actions. Les travaux ont démarré fin 2020, avec l'installation du Comité d'Orientation (CODOR) le 11 mars 2022 et du Comité de Pilotage (COPIL) le 30 juin 2022.

Le nouveau périmètre, validé le 11 janvier 2022, comprend les 113 communes en conformité avec le SCoT et couvre 1 179 km².

Une concertation publique s'est déroulée du 27 octobre au 1er décembre 2022.

Le plan d'actions a été défini lors d'ateliers thématiques en septembre 2022 et validé lors du CODOR du 31 mai 2023.

La consultation des personnes publiques a été lancé après le CODOR du 20 mars 2025.

Cette révision du PPA est soumise à une évaluation environnementale et à enquête publique afin d'assurer l'information et la participation du public conformément au code de l'environnement, notamment suite aux articles R.122-17 et L.222-4.

L'autorité compétente pour organiser l'enquête est la préfecture de la Haute-Garonne. Le responsable du projet est la DREAL.

Par lettre enregistrée le 17 juillet 2025 la préfecture demande au Tribunal Administratif (TA) de Toulouse la désignation d'une commission d'enquête (CE). Par décision du 24 juillet 2025 n°E25000136/31 le TA désigne Christian BAYLE président de la commission, Gérard LOUSTEAU et Robert MARTEL membres titulaires et Françoise MILLAN membre suppléant.

Une réunion entre l'autorité organisatrice (DREAL sous l'autorité du préfet), le responsable du projet (DREAL) et la commission d'enquête (CE) pour fixer les modalités de l'enquête s'est déroulée le 7 août 2025 dans les locaux de la DREAL à la cité administrative à Toulouse.

Par l'arrêté du 19 septembre 2025, le préfet de la Haute-Garonne, prescrit l'ouverture d'une enquête publique d'une durée de 41 jours allant du jeudi 16 octobre 2025 à 10h00 au mardi 25 novembre 2025 à 12h00.

Le siège de l'enquête est la DREAL situé à la cité administrative au 1 place Émile Blouin à Toulouse.

1.4. Présentation du projet

1.4.1. Généralités

L'objectif principal de cette 3^{ème} révision du PPA, pour la période de 2025 à 2030, est de respecter les valeurs limites réglementaires actuelles de qualité de l'air et de protéger la santé publique.

Il se distingue du PPA précédent (2016-2020) par sa philosophie, l'étendue de ses actions et le niveau d'ambition de ses objectifs d'évaluation. La différence la plus significative réside dans la mise en œuvre des mesures qui se veut moins réglementaire, construit autour d'actions d'accompagnement et d'un engagement volontaire des acteurs locaux. Le projet est plus détaillé et étoffé avec 30 actions réparties en quatre thématiques :

- Transport et mobilité : 15 actions.
- Résidentiel/tertiaire : 4 actions.
- Activités économiques : 6 actions.
- Mesures intersectorielles : 5 actions.

Face aux nouvelles normes sanitaires le projet PPA 2025-2030 intègre des seuils beaucoup plus exigeants, pour permettre l'atteinte en 2030 des valeurs réglementaires actuellement en vigueur.

Le projet de PPA 2025-2030 est évalué non seulement par rapport aux normes actuelles, mais aussi en comparaison avec les nouvelles lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) révisées en 2021 et les futures valeurs limites fixées par l'Union européenne en 2024 (prévues pour 2030).

Le nouveau PPA affine l'action sur les deux secteurs les plus émetteurs (Transports pour les NOx, Résidentiel pour les particules fines). Il intègre la dimension Urbanisme et Sensibilisation par des mesures intersectorielles visant à intégrer dans les réflexions stratégiques d'aménagement les principes de l'urbanisme favorable à la santé et à former les acteurs locaux à ces enjeux. Enfin le projet prévoit un renforcement des contrôles des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et une amélioration des connaissances concernant les petites installations de combustion soumises à déclaration.

1.4.2. La concertation

Le document de synthèse de la concertation (intitulé : "Bilan de la concertation préalable"), fait partie des pièces complémentaires du dossier d'enquête. Il présente les principaux enseignements de la concertation préalable à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine, menée du 27 octobre au 1er décembre 2022.

La participation à cette concertation dématérialisée a été très faible, le Webinaire du 23 novembre 2022, destiné à informer le public sur la révision du PPA, n'a réuni qu'une quarantaine de personnes. Il y a eu 3 contributions du public, une de la chambre d'agriculture et deux des associations « Amis de la Terre Midi-Pyrénées » et « Vallée du Thoré environnement ».

Cette concertation a révélé une attente citoyenne et institutionnelle pour des actions ambitieuses visant à améliorer durablement la qualité de l'air, avec une focalisation prédominante sur la thématique de la mobilité.

Les contributions soulignent un consensus sur la nécessité de réduire la dépendance à la voiture individuelle en développant massivement les alternatives. Les propositions phares incluent l'accélération du projet de RER toulousain, le renforcement des réseaux de bus et de pistes cyclables, notamment pour desservir les zones périphériques. Des critiques ont été émises quant à la perception d'un manque d'ambition dans les actions initialement proposées et des craintes

concernant la concentration des financements sur la seule ligne C du métro au détriment d'autres modes de transport.

Le bilan met également en lumière des divergences sur le développement des infrastructures routières et la nécessité de passer d'une logique de gestion des flux de transport à une stratégie de réduction des besoins de déplacement, en s'appuyant sur l'aménagement du territoire (urbanisme des courtes distances) et le télétravail.

Concernant les autres secteurs, les avis appellent à un renforcement du contrôle des installations industrielles (ICPE) et à une amélioration significative des connaissances sur les émissions agricoles, via des données de terrain plus précises. En réponse, le futur PPA intégrera des actions ciblées de contrôle, de mise à jour des données et de concertation avec les filières concernées.

Observation de la CE

Cette concertation dématérialisée s'est déroulée sur une période extrêmement courte. Il apparaît à l'évidence que si le public manque probablement d'intérêt pour ce sujet abscons il y a surtout eu un manque d'information et de publicité. Le PPA 2025-2030 qui reconnaît explicitement que le manque de sensibilisation est un problème majeur sur le territoire, compte y remédier par des actions visant à améliorer l'information et la mobilisation (MI1.1, MI1.2 et MI1.3). C'est effectivement louable mais cela risque de rester des vœux pieux si ce n'est pas réellement pris en compte par tous les acteurs et notamment les collectivités locales et leurs dirigeants.

1.4.3. Constitution du PPA

Le Document Principal du PPA / Rapport Environnemental

Ce document est structuré en plusieurs chapitres décrivant notamment :

- la qualité de l'air atmosphérique : les origines, les impacts, les mécanismes de la pollution et ses impacts sur la santé et l'environnement, ainsi que les principaux polluants.
- la présentation générale du PPA : le contexte de la révision du PPA, son articulation avec d'autres plans (tels que le PREPA, les SCoT, ou les PLU), et les objectifs du plan.
- la description de l'état initial de l'environnement qui identifie, analyse et hiérarchise les enjeux environnementaux existants sur le territoire du PPA, en ciblant particulièrement les thématiques liées à la mise en œuvre du PPA, y compris le milieu physique, le milieu humain et le milieu naturel.
- les justifications et choix retenus ainsi que la surveillance de la qualité de l'air, un bilan environnemental du PPA précédent (2016-2020), et la construction des fiches actions.
- l'évaluation des incidences de la mise en œuvre du PPA. Ce chapitre présente les effets des 30 actions du PPA sur la qualité de l'air à l'horizon 2030, notamment par la comparaison avec les objectifs fixés par d'autres réglementations (PREPA, Directive européenne 2024 pour les seuils 2030) et les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à horizon 2050. Il synthétise également les impacts sur les enjeux identifiés et réalise une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.
- la présentation du suivi du PPA qui indique le dispositif de suivi de la mise en œuvre des actions, la gouvernance (COPIL, CODOR) et les indicateurs spécifiques pour le suivi des effets identifiés

Le Résumé Non Technique

Le RNT synthétise l'ensemble des chapitres du rapport environnemental pour permettre une prise de connaissance rapide de l'étude. Il reprend la présentation des enjeux très forts et forts, ainsi que le plan d'actions et le suivi du PPA. Il synthétise notamment les 30 actions autour de quatre thématiques (Transport et mobilité, Résidentiel/tertiaire, Activités économiques, Mesures intersectorielles).

La notice explicative

Elle indique l'objet de l'enquête publique et présente notamment le contexte réglementaire.

Le cahier des actions

Joint au rapport principal, ce cahier précise les 30 actions retenues, avec pour chacune son intitulé, sa description, son objectif, le porteur de l'action et les partenaires, le calendrier de mise en œuvre et le financement, le fondement juridique et les indicateurs de suivi.

Les Annexes

Plusieurs annexes sont jointes au document principal et au rapport d'évaluation, fournissant des détails techniques et des inventaires (normes OMS, valeurs européennes et françaises et définitions de la qualité de l'air, inventaires des espèces végétales et animales protégées sur l'aire du PPA, liste des communes intégrant le PPA 2025-2030 par EPCI, le rapport de modélisation d'Atmo Occitanie (Évaluation du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'aire urbaine de Toulouse, ...).

1.4.4. Cohérence des Objectifs du SRADDET et du PPA

Le SRADDET Occitanie (approuvé en septembre 2022) est un document de planification qui détermine les priorités régionales en matière d'aménagement du territoire à l'horizon 2040. Il fixe des objectifs à moyen et long terme concernant plusieurs thématiques clés, notamment l'équilibre et l'égalité des territoires, le développement des transports et de l'intermodalité, la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique et, spécifiquement, la pollution de l'air.

Le PPA, quant à lui, a pour objectif unique et essentiel l'amélioration de la qualité de l'air pour respecter les valeurs limites réglementaires et protéger la santé publique.

Synergie et Complémentarité des Actions

Le PPA s'inscrit dans le prolongement et le renforcement des objectifs du SRADDET. Bien que le SRADDET couvre des ambitions plus larges comme la sobriété foncière, la qualité urbaine et la densification, et la transition énergétique, les actions du PPA visant l'amélioration de la qualité de l'air contribuent directement ou indirectement à la réalisation des objectifs du SRADDET. Cette cohérence se manifeste principalement à travers les secteurs d'action suivants du PPA :

Mobilité et Transports : Les actions du PPA ciblent le transport routier, principal émetteur de NOx. Les mesures visent la promotion des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle, telles que l'accélération et la facilitation de l'usage du vélo, le développement des transports en commun, du covoiturage et de l'autopartage. Ces actions répondent directement à l'objectif du SRADDET concernant le développement de l'intermodalité et des transports moins polluants.

Énergie et Résidentiel/Tertiaire : Le PPA s'attaque à la pollution par les particules fines (PM2,5 et PM10) émanant principalement du secteur résidentiel/tertiaire, notamment le chauffage au bois non performant. Des actions comme la diminution des émissions issues des appareils de chauffage au bois et le développement de réseaux de chaleur contribuent aux objectifs du SRADDET concernant la maîtrise de l'énergie et la transition énergétique.

Aménagement du Territoire : Les mesures intersectorielles du PPA incluent l'intégration des principes de l'urbanisme favorable à la santé et la proposition d'outils

d'aide à la décision publique pour prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement urbain. Ceci s'aligne sur les orientations du SRADDET en matière d'urbanisme, de qualité urbaine et de gestion économe de l'espace.

En résumé, la mise en œuvre du PPA, en se concentrant sur l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de polluants, renforce significativement les efforts régionaux inscrits dans le SRADDET en matière de développement durable, de lutte contre le changement climatique et d'amélioration des transports.

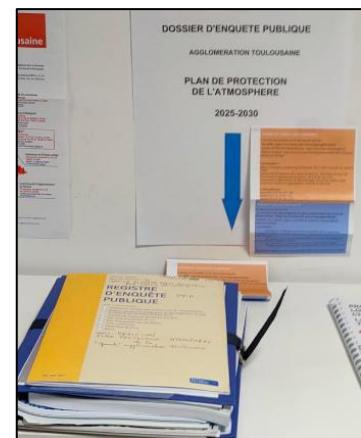
1.5. Constitution du dossier

Le dossier d'enquête a été transmis à la commission d'enquête par voie dématérialisée puis sous forme papier début août 2025.

Le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, en format papier « dossier complet » au siège de l'enquête et en chacun des 4 autres lieux d'enquête. Le dossier d'enquête était également consultable dans sa version complète sous forme dématérialisée et téléchargeable sur le site du « registre dématérialisé » indiqué sur l'arrêté et l'avis d'enquête : <https://www.democratie-active.fr/ppaaggloToulouse/>.

Sur les 5 lieux de consultation du dossier il a été mis en place également un registre papier pour recevoir les observations du public.

Au siège de l'enquête un ordinateur avec accès à internet et au registre dématérialisé fut également mis à la disposition du public



LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE (577 pages)

Arrêté du préfet de la Haute-Garonne en date du 19/09/2025 (8 pages)
Avis d'enquête publique (2 pages)

Avis suite consultations réglementaires

Avis CODERST du 10/04/25 (1 page)
Avis IGEDD (Ae du 10/07/2025) (50 pages)
Avis ACNUSA du 11/025 (6 pages)

Dossier administratif

Parutions légales de l'avis d'enquête (6 pages)
1. La Dépêche du Midi du 26/09/25
2. L'Opinion indépendante 29/09/25
3. La Dépêche du Midi du 06/10/25
4. L'Opinion indépendante 04/10/25
5. La Dépêche du Midi du 20/10/25
6. L'Opinion indépendante 21/10/25

Dossier technique du PPA

1. page de garde (1 page)
2. notice explicative (4 pages)

3. Résumé non technique (39 pages)
4. document principal (234 pages)
5. Cahier des actions (71 pages)
6. Déclaration d'intention (1 page)

Mémoire en réponse aux avis reçus

- Mémoire en réponse à l'Ae (42 pages)
Bilan consultation complet (46 pages)
Mémoire en réponse à l'ACNUSA (9 pages)

Pièces complémentaires

- Bilan concertation (13 pages)
SRADDET Occitanie 2022 synthèse (44 pages)

2. Avis de l'Ae, des PP et des communes membres

La commission d'enquête est tenue de prendre en compte uniquement les avis rendus dans les délais réglementaires.

Le lancement formel du processus de consultation sur le projet de PPA a été acté lors du CODOR du 20 mars 2025. Faisant suite à l'avis favorable du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST) le 10 avril 2025, le projet de PPA a été soumis aux consultations réglementaires.

D'autres entités qui auraient pu être consultées ne l'ont pas été, telles SCOT, SRADDET, Associations autres que celles du COPIL ...,

La CE le regrette.

Les organes délibérants des communes, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), du Département et de la Région ont été sollicités par mail le 5 mai 2025 conformément à l'article R. 222-21 du Code de l'environnement (réponse sous un délai de 3 mois).

La DREAL Occitanie a procédé à 3 relances par mail les 2 juin 2025, 4 juillet 2025 et 18 juillet 2025.

2.1. L'autorité Environnementale (Ae)

L'autorité environnementale, en l'occurrence l'instance nationale : l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) a été saisie pour avis le 12 mai 2025.

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale, n°2025-065, a été rendu le 10 juillet 2025 dans le délai réglementaire de trois mois.

Le mémoire en réponse de la DREAL a été joint au dossier d'enquête.

Les observations principales de l'Ae

L'Ae salue la démarche mais juge la qualité du dossier inégale et les objectifs insuffisamment clairs. Ses principales recommandations portent sur :

- État initial et diagnostic à compléter et actualiser, notamment les données d'émissions et la justification du choix des polluants.
- Polluants traités : plan trop centré sur NOx et particules (PM10 et PM2,5) ; exclusion insuffisamment justifiée de COVNM, ammoniac et ozone.

- Objectifs et indicateurs : absence de cibles chiffrées et d'échéances par secteur ; besoin d'un tableau de suivi.
- Absence de mesures ERC (éviter-réduire-compenser).
- Fiches actions à détailler (actions nouvelles, coûts, impacts, calendrier).
- Niveau d'ambition limité, l'Ae invitant à viser les valeurs guides de l'OMS et les futures normes européennes 2030.
- Gouvernance et suivi à renforcer avec des indicateurs mesurables et une territorialisation plus fine.

Les réponses principales de la DREAL

La DREAL reconnaît la pertinence des observations et apporte les précisions suivantes :

- Les COVNM et SO₂ sont inférieurs aux seuils réglementaires ; l'ammoniac fera l'objet d'une étude spécifique ; l'ozone est traité indirectement via la réduction des NOx et COVNM.
- Objectifs 2030 (par rapport à 2019) : NO₂ (-46 %), PM_{2,5} (-38 %), PM₁₀ (-27 %), SO₂ (-8 %), COVNM (-13 %).
- Par secteur : transports : NOx (-63 %), PM₁₀ (-21 %), résidentiel PM_{2,5} (-50 %).
- Fiches actions enrichies avec objectifs et échéances : 9 % de part modale vélo, 20,6 % de véhicules électriques ou hybrides, 100 % de poêles performants d'ici 2030.
- Actions engagées identifiées (mobilités, chauffage au bois, réseaux de chaleur, contrôle industriel).
- Suivi complété : distinction entre actions quantifiables (transport, résidentiel) et non quantifiables (communication, sensibilisation).
- Objectif double maintenu : respect des valeurs limites et amélioration de la santé publique.

En résumé

Le PPA 2025-2030 se concentre sur les principaux polluants locaux et vise une réduction significative des émissions d'ici 2030. L'Ae souligne une ambition jugée modérée et un besoin de cohérence méthodologique renforcée. Le mémoire de la DREAL répond de manière structurée, complète les éléments demandés mais sans modification substantielle du plan. Les enjeux majeurs demeurent : la qualité du suivi, la prise en compte des polluants secondaires (ozone, ammoniac) et l'alignement avec les futures normes européennes et recommandations OMS.

Observation de la CE

Comme souligné par l'Ae, il est très difficile de s'y retrouver et il eut été plus pertinent et plus lisible de faire apparaître pour chaque polluant l'état actuel, l'objectif du PPA 2025-2030 ainsi que ceux des organismes compétents (la directive 2024 de Union Européenne, de OMS 2021 et des futures normes européennes 2030).

La CE prend acte des nombreuses critiques substantielles de l'Ae.

La CE note que la DREAL a proposé un tableau du suivi des actions pour répondre à une demande de l'Ae. D'une part le suivi des indicateurs est prévu annuellement ce qui semble beaucoup trop long, et d'autre part il ne comporte pas les valeurs initiales des actions quantifiables du PPA pour répondre complètement aux exigences de l'Autorité environnementale.

2.2. L'autorité organisatrice de la mobilité (TISSEO)

L'autorité organisatrice de la mobilité (Tisséo Collectivités) conformément à l'article L. 222-4 du Code de l'environnement, a été sollicité par la DREAL le 3 juillet 2025 avec un délai de 3 mois pour sa réponse. La CE a demandé à la DREAL, le 10 novembre 2025, de lui transmettre l'avis Tisséo résultant des délibérations de syndicat mixte Tisséo du 8 octobre 2025.

Article 1 : donne un avis favorable au projet de révision du PPA sous réserve de prise en compte des recommandations formulées ci-après.

Article 2 : recommande à l'Etat de prendre des mesures pour accélérer la transition du parc et pour permettre aux ménages les plus modestes d'y participer.

Article 3 : recommande à l'Etat de tester la sensibilité des résultats de modélisation des effets du projet de Plan de Protection de l'Atmosphère à la vitesse de transition du parc de véhicules roulant.

Article 4 : recommande à l'Etat de mettre en place des actions visant à réduire le poids des véhicules et à soutenir le développement des véhicules intermédiaires dans l'agglomération toulousaine.

Article 5 : accepte de porter les actions pour lesquelles Tisséo Collectivités est identifié comme pilote, dans la limite de ses compétences et en étroite collaboration avec les institutions compétentes sur les mesures concernées.

Article 6 : dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Observation de la CE

Il est anormal qu'une entité partie prenante du PPA ne respecte pas la réglementation en dépassant outrageusement les délais réglementaires, et ce d'autant plus qu'elle émet des recommandations intéressantes. Cela dénote un projet mené de façon dilettante.

2.3. L'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaire (ACNUSA)

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) a été consultée sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine en raison de l'inclusion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans le périmètre du plan.

Le Collège de l'ACNUSA a rendu le 11 juillet 2025 un avis favorable au projet de révision du PPA 2025-2030 assorti de deux recommandations :

1. Ajouter une action sur les émissions aéroportuaires : L'ACNUSA a recommandé de compléter le PPA par une action visant à la réduction des émissions d'origine aéroportuaire, spécifiquement lors des différentes phases du cycle d'atterrissement et de décollage (LTO), et à moderniser les procédures de départs et d'approches de l'aéroport. Cette demande a été faite malgré la contribution "très modeste" de la plateforme de Toulouse-Blagnac aux émissions totales de polluants locaux.

2. Améliorer la visibilité des données : L'ACNUSA a suggéré à Atmo Occitanie de distinguer clairement les données d'émissions de l'aéroport dans la catégorie "autres transports" au sein de ses documents publics et outils web. L'objectif était de permettre aux opérateurs aériens locaux de mieux apprécier leur propre contribution et de suivre l'efficacité de leurs actions.

Le mémoire en réponse de la DREAL, finalisé le 15/09/2025, à l'avis de l'ACNUSA contient la réponse d'Atmo Occitanie adressée à l'ACNUSA en date du 1/09/2025 et le courriel de réponse à la DREAL du Service de la navigation aérienne Sud (DGAC – SNA) en date du 15/09/2025.

1. Le SNA Sud a indiqué qu'il n'avait aucune action ou méthode en cours pour optimiser les procédures LTO dans le but spécifique de réduire la pollution atmosphérique. Les mesures concernant le roulage ou le décollage (comme l'utilisation réduite des moteurs) sont du seul ressort des compagnies aériennes. Le SNA Sud s'est dit prêt à être associé à une réflexion, mais ne peut en être le pilote. La DREAL a noté que la mise en œuvre d'une telle action collaborative est complexe en raison de l'absence de cadre réglementaire contraignant pour les compagnies aériennes.

2. Atmo Occitanie a confirmé qu'elle réalise déjà la distinction des données. Chaque année, l'observatoire réalise un inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) spécifiques à la plateforme aéroportuaire. Les résultats de cette évaluation sont publiés dans un rapport annuel et analysent la contribution des activités de l'aéroport (ATB) aux émissions totales du PPA, rendant ainsi les données accessibles aux opérateurs aériens.

Observation de la CE

Il est étonnant que le SNA, voire la DGAC, n'ait pas la moindre possibilité d'influer sur les procédures LTO qui seraient du seul ressort des compagnies aériennes ! Par ailleurs l'aéroport de Lasbordes qui est en zone urbaine semble ignoré par le PPA.

2.4. La région

Absence d'avis donc avis tacite favorable.

2.5. Le département

L'avis a été donné le 31 juillet 2025. Le département a souligné la nécessité d'une prochaine mise à jour du PPA afin de respecter les seuils de la Directive européenne sur la qualité de l'air à l'horizon 2030.

2.6. Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI)

Le périmètre du PPA concerne cinq Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), seuls 3 ont donné un avis dont 1 hors délais.

2.6.1. Communauté d'agglomération Le Muretain Agglomération (MA)

Avis favorable émis par délibération du conseil communautaire le 8 juillet 2025. Il est assorti de deux préconisations :

- Intégrer pleinement l'offre ferroviaire dans l'action T1.4 (« faciliter l'usage des transports en commun ») afin de tendre progressivement vers une offre de type RER toulousain.
- Mobiliser des moyens nouveaux et mutualisés en faveur de la sensibilisation et de la communication sur la qualité de l'air dans le cadre des mesures intersectorielles.

2.6.2. Communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain (GO)

Avis favorable émis par délibération du conseil communautaire le 17 juillet 2025. Cet EPCI indique que les mesures du PPA devront être renforcées voire complétées pour atteindre les seuils 2030 de la Directive européenne.

2.6.3. Communauté de communes des Coteaux de Bellevue (CB)

Avis favorable émis le 17 septembre 2025, soit hors délai. Cet EPCI souligne la nécessité de réévaluer l'ambition du PPA pour respecter les seuils de la Directive européenne sur la qualité de l'air à l'horizon 2030.

2.6.4. Toulouse Métropole (TM) et Sicoval (SI)

Ces deux EPCI qui font partie du périmètre et qui participe aux CODOR et aux COPIL ont été consultés, mais n'ont pas répondu. Avis tacite favorable.

2.7. Les communes

Dix communes sur 113 ont émis des avis, dont certains avec des remarques.

2.7.1. Commune de Portet-sur-Garonne.

Avis favorable émis sur délibération du conseil municipal le 2 juillet 2025, assorti des remarques suivantes :

- Intégrer pleinement l'offre ferroviaire dans l'action T1.4 (RER toulousain).
- Mobiliser des moyens nouveaux et mutualisés en faveur de la sensibilisation et de la communication (mesures intersectorielles).

2.7.2. Commune de Pibrac

Avis favorable transmis par mail le 1er août 2025. L'avis est assorti de nombreuses remarques concernant les actions de transport T1.2, T1.4, T1.5, T1.7, T2.2, T3.2 et T4.1. Une réserve a notamment été émise concernant l'action T4.1 (réduire l'impact sur la qualité de l'air de la logistique du dernier kilomètre).

2.7.3. Commune de Plaisance-du-Touch

Avis favorable sans délibération sur le sujet. La commune, comme Le Muretain Agglo, a émis la remarque de mobiliser des moyens nouveaux et mutualisés pour la sensibilisation et la communication sur la qualité de l'air (MI).

2.7.4. Communes de Aussonne, Escalquens, Fonbeauzard, Gratentour, Launaguet, Saint-Alban, Saint-Jory et Seysses.

Avis favorables sans formuler de remarque. La Mairie de Fonbeauzard a transmis son avis favorable par mail le 18 juillet 2025.

Observation de la CE

Le bilan de la consultation réglementaire relative à la révision du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) fait apparaître une participation très limitée des collectivités territoriales. Sur l'ensemble des collectivités concernées : Région Occitanie, Département de la Haute Garonne, 5 EPCI et 113 communes, seuls quatorze avis ont été transmis dans le délai de trois mois et un hors délai, dont une majorité d'avis favorables ne comportant pas de remarques substantielles. L'absence d'avis correspond à un avis tacite favorable. Bien que juridiquement recevable, la CE doute de l'appropriation collective des enjeux liés à la qualité de l'air et des mesures nécessaires pour atteindre les valeurs cibles à horizon 2030.

Une mobilisation limitée

Les avis non tacites des collectivités montrent une prise en compte marginale de la qualité de l'air dans les priorités locales. Si plusieurs collectivités ont exprimé un accord de principe, cet accord n'a été que rarement accompagné de propositions concrètes ou d'engagements à décliner les actions du plan à l'échelle locale. Ce déficit de participation limite la capacité du PPA à intégrer les besoins différenciés des territoires, pourtant hétérogènes en matière d'urbanisation, de mobilité, de pression foncière et de contraintes socio-économiques.

Une appropriation et une mise en œuvre locale insuffisante

Les avis formulés se concentrent principalement sur des attentes d'évolution des réseaux de transport collectif, de la tarification ou encore de la desserte des pôles périphériques. Cette posture révèle une tendance à la délégation de responsabilité, alors même que les collectivités disposent de leviers importants, tels que l'aménagement de la voirie, l'organisation du stationnement, l'intégration des mobilités actives dans les documents de planification ou la sensibilisation des habitants. L'insuffisante mobilisation des municipalités et des inter communautés pourrait certainement fragiliser l'efficacité globale du PPA. Ainsi la CE note l'avis favorable de la commune de Launaguet qui pourtant, au vu des observations du public (cf. n°39 et suivante), n'est guère soucieuse de la qualité de l'air d'un secteur de son territoire, hors normes depuis plusieurs années, alors qu'il est en son pouvoir et de sa responsabilité de faire cesser cette pollution avérée importante.

Un manque de sensibilisation et d'information du public

La sensibilisation du public constitue un axe structurant du PPA. Toutefois, les collectivités, bien qu'exprimant parfois la nécessité de renforcer la communication, n'ont pas toujours manifesté leur volonté de contribuer en tant que relais de proximité, voire ont refusé de le faire (Balma). Sans cette implication locale, les actions de communication risquent de rester centrées sur des acteurs institutionnels, avec un impact limité sur les pratiques quotidiennes.

Une articulation insuffisante entre la qualité de l'air et la planification territoriale

Enfin, les avis transmis témoignent encore d'une difficulté à intégrer pleinement la qualité de l'air dans les documents structurants tels que les PLUi, les Plans de Mobilité ou le SCoT. En l'absence d'une traduction volontariste de ces enjeux dans les documents d'urbanisme, la CE estime que les gains obtenus par les actions du PPA portant sur la mobilité risquent d'être contrebalancés par une augmentation des besoins de déplacements.

Conclusion

Si les collectivités ont, en trop petit nombre, exprimé un soutien au PPA, la concertation révèle un niveau d'engagement encore insuffisant au regard des ambitions du plan. La réussite du PPA repose sur une mise en œuvre territorialisée, nécessitant une mobilisation renforcée des communes et intercommunalités. Pour la phase opérationnelle, il apparaît nécessaire de renforcer l'accompagnement des collectivités, clarifier les responsabilités de chacun, développer des outils de suivi partagés et encourager une appropriation active du PPA dans la planification locale.

3. Organisation de l'enquête

3.1. Désignation de la commission d'enquête

À la suite à la demande de la préfecture enregistrée le 17 juillet 2025, la présidente du tribunal administratif de Toulouse a désigné la commission d'enquête (CE) chargé de conduire l'enquête publique :

Christian BAYLE en qualité de président,
Gérard LOUSTEAU en qualité de membre titulaire,
Robert MARTEL en qualité de membre titulaire,
Françoise MILLAN en qualité de membre suppléant.

Décision du TA référence E25000136/31 en date du 24 juillet 2025 (cf. volume 2 annexe A).

3.2. Arrêté d'ouverture d'enquête

En concertation avec la commission d'enquête, l'autorité compétente pour organiser l'enquête, la DREAL en délégation de la préfecture, a promulgué, le 19 septembre 2025, l'arrêté d'ouverture de cette enquête (cf. annexe B) ainsi que l'avis d'enquête (cf. volume 2 annexe B).

Le siège de l'enquête est la DREAL Occitanie à la cité administrative à Toulouse (DREAL Occitanie, DEC/DEAO 1 place Émile Blouin, CS 10008 31952 Toulouse Cedex 9) pour la DREAL et pour Toulouse Métropole.

Il a été décidé d'ouvrir en plus 4 lieux d'enquête :

- pour la communauté d'agglomération du Sicoval, aux services techniques, 7 rue Pierregrat à Belbéraud ;

- pour la communauté d'agglomération du Muretain Agglomération, à l'Hôtel communautaire, 8 bis avenue du Président Vincent Auriol à Muret ;
- pour la communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain, 10 rue François Arago à Plaisance-du-Touch ;
- pour la communauté de communes des Coteaux de Bellevue, 19 route de Saint-Loup-Cammas à Pechbonnieu.

3.3. Visite des lieux et réunions

Une réunion technique et administrative (modalités de l'enquête) s'est tenue le 7 août 2025 de 10h00 à 12h00 à la DREAL (cité administrative à Toulouse) avec l'autorité compétente pour organiser l'enquête qui est également le responsable du projet, la DREAL et la commission d'enquête.

Participants :

- DREAL : M. Koob et M. Faruya ;
- CE : M. Bayle (président), M. Lousteau et M. Martel (titulaires).

La CE souligne la réelle volonté de « bien faire » de la DREAL, et son acceptation des diverses demandes de la CE tant techniques (registre dématérialisé, flyers, saisie des observations papier ...) que publicitaires (flyers, motivation des 113 communes pour une parution de l'avis d'enquête sur tous leurs sites internet, presse ...).

Il y a eu de nombreux échanges par courriel et téléphone entre la CE et la DREAL pour préciser certains points du dossier, pour organiser les modalités pratiques de l'EP, pour des points techniques sur les contributions du public via le registre dématérialisé.

3.4. Mesures de publicité

3.4.1. Affichage et autres actions

Cette enquête publique a fait l'objet d'un affichage selon les délais fixés par l'arrêté d'ouverture, soit 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête, au siège des 5 communautés de communes ou d'agglomération, à la préfecture de la Haute-Garonne, à la DREAL et dans les 113 communes concernées par ce PPA (certificats d'affichage délivrés par les maires à l'autorité organisatrice de l'EP, la DREAL).

Lors de ses permanences la CE a pu vérifier une partie de ces affichages sachant qu'il appartient aux maires des communes concernées, autorité légale, d'attester à l'autorité organisatrice de l'enquête le bon affichage en leur commune.

Sur demande de la CE il y a eu des actions publicitaires complémentaires aux obligations légales et notamment sur tous les sites internet ou Panneau Pocket des 113 communes et des 5 communautés de communes ou d'agglomération. Seulement environ 70% des communes ont réalisé cette publicité vis-à-vis de leurs ressortissants !

3.4.2. Insertions dans la presse

L'avis d'enquête a fait l'objet de quatre insertions dans la presse locale dans la rubrique annonces légales conformément à la réglementation.

- La Dépêche du Midi du 26 septembre 2025.
- L'Opinion Indépendante du 29 septembre 2025.
- La Dépêche du Midi du 6 octobre 2025.

- L'Opinion Indépendante du 4 octobre 2025.
- La Dépêche du Midi du 20 octobre 2025.
- L'Opinion Indépendante du 21 octobre 2025.

Compte tenu d'une omission sur l'avis d'enquête (il manquait les noms des membres de la commission d'enquête) la DREAL a renouvelé la première parution.

À la demande de la CE la DREAL a mis en place un registre dématérialisé via le prestataire « Démocratie active » pour recevoir toutes les observations du public (y compris scans des registres papiers et des courriers). Ce registre a également hébergé le dossier complet de l'enquête.

Le public a donc pu consulter le dossier d'enquête publique en version papier, au siège de l'enquête et aux 4 autres lieux d'enquête (aux jours et heures habituels d'ouverture de ces lieux) et en version dématérialisé, sur le registre dématérialisé dédié : <https://www.registredematerialise.fr/4719>. Le dossier était également consultable en version dématérialisé sur le site internet de la DREAL.

Le public a pu déposer ses observations durant toute la période d'enquête sur les différents supports mis à sa disposition à cet effet :

- sur le registre d'enquête papier, au siège de l'enquête (la DREAL) ;
- sur les registres d'enquête papier déposés aux 4 lieux d'enquête ;
- sur le registre dématérialisé (RD) : <https://www.democratie-active.fr/ppaaggloToulouse/>
- à l'adresse électronique créée à cet effet sur le même registre dématérialisé : ppaaggloToulouse@democratie-active.fr ;
- par courrier postal adressé à la CE au siège de l'enquête, DREAL Occitanie, DEC/DEAO, 1 place Émile BLOUIN, CS 10008 31952 Toulouse Cedex 9.

Il a été indiqué dans l'arrêté et dans l'avis d'enquête que la responsable du plan auprès de qui des informations peuvent être demandées était la DREAL Occitanie représentée par Madame Virginie RÉBILLÉ, chargée de mission air et transition énergétique.

4. Déroulement de l'enquête

4.1. Les permanences

Afin de recevoir le public, la commission d'enquête, soit ensemble soit en se relayant, a tenu six permanences présentes au siège de l'enquête et aux lieux d'enquêtes sur des plages horaires de 4h00, ainsi que 3 Visio permanences conformément à l'arrêté.

Les six permanences présentes, deux au siège de l'enquête à la DREAL et quatre aux quatre lieux d'enquêtes aux dates et heures suivantes :

- le jeudi 23 octobre 2025 de 11h00 à 15h00 à la DREAL (Cité administrative à Toulouse)
- le mardi 28 octobre 2025, de 11h00 à 15h00 à la Communauté de communes des Coteaux de Bellevue (Pechbonnieu) ;
- le lundi 10 novembre 2025, de 11h00 à 15h00 à la Communauté d'agglomération du Sicoval (Belbéraud) ;
- le jeudi 6 novembre 2025, de 13h30 à 17h30 à la Communauté d'agglomération du Muretain Agglo (Muret) ;
- le mardi 18 novembre 2025, de 15h00 à 19h00 à la communauté d'agglomération du Grand Ouest Toulousain (Plaisance-du-Touch) ;
- le lundi 24 novembre 2025 de 13h30 à 17h30 à la DREAL (Cité administrative à Toulouse).

Les trois permanences dématérialisées en Visio (via TEAMS) aux dates et heures suivantes :

- le mercredi 5 novembre 2025, de 16h à 19h
- le samedi 15 novembre 2025, de 9h à 12h
- le samedi 22 novembre 2025, de 14h à 17h

Il y avait possibilité, et ce fut recommandé, de prendre des rendez-vous qui étaient ouverts toutes les 20 minutes. Pour les permanences en visio la prise de rendez-vous devait être effectuée au plus tard la veille de la visio.

Soit une durée totale de 33 heures d'accès pour le public et un total cumulé de 65 heures de permanences commissaire. Il y a eu 13 visiteurs reçus en permanence (12 en présentiel et 1 en visio), tous avaient pris rendez-vous.

Lors des permanences au siège de l'enquête des personnes de la DREAL se tenaient à proximité afin de renseigner techniquement le public qui le souhaitait, ce qui a été particulièrement apprécié par la CE.

La fréquentation aux permanences fut faible : 12 personnes.

- Permanence présente aux 5 lieux d'enquête : DR, le 28/10/25, 3 personnes – CB le 28/10/25, 1 personne – MA le 6/11/25, 0 personnes - SI le 10/11/25, 1 personne – GO le 18/11/25, 2 personnes, DR le 24/11/25, 4 personnes.
- Permanence en visio : le 5/11/25, 0 personne – le 15/11/25, 1 personne – le 22/11/25, 0 personne.

Les salles mises à la disposition de la commission d'enquête pour ses permanences présentaient des conditions d'accueil et de confidentialité très satisfaisantes. Il y avait au siège de l'enquête et dans 1 des autres lieux d'enquête ordinateur connecté à Internet pour l'accès au dossier et au registre dématérialisé.

4.2. Les réunions publiques

Compte tenu du projet qui a fait l'objet d'une concertation et qui est relativement bien appréhendable techniquement par le public, malgré un dossier parfois complexe techniquement, et compte tenu de la bonne publicité faite par la DREAL pour cette EP, la commission d'enquête n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique. Il n'y a d'ailleurs pas eu de demande dans ce sens par le public durant l'enquête.

4.3. Comptabilisation des observations

Il y a eu 113 observations dont 111 sont inscrites dans le RD. Les observations sur les registres papier au nombre de 7 ont été reportées sur le RD pour 5 d'entre elles.

Elles ont été déposées :

Sur le registre papier au siège de l'enquête (DR) puis reportées sur le RD : 3 observations

- DR01 puis reportée RD14 et RD16
- DR02 puis reportée RD13 et RD15
- DR03 non reportée sur le RD annonçant la RD60

Sur les registres papier dans les 4 autres lieux d'enquête (Coteaux Bellevue, Muretain Agglo, Sicoval, Grand Ouest puis reportées sur le RD) : 4 observations

- CB01 reporté RD23
- MA01 reportée RD44

- SI01 reportée RD38
- GO01 non reportée sur le RD annonçant la RD62

Par courrier : zéro observation

Par courriel : 9 dépôts dont les 5 des registres papier avec 2 doublons et les 2 essais CE

Par web : 102 observations dont 2 essais CE et 2 observations vides.

Les 113 observations comportent 4 essais de la CE, 2 observations sans texte et 2 observations en doublon (RD13 et RD14), il y a donc 105 observations exploitables, dont certaines comportent plusieurs sujets et d'autres sont similaires. Avec les 47 questionnements de la CE, émanant de sa propre étude du projet et/ou de remarques orales du public non formalisées par écrit, cela donne environ une centaine de questionnements.

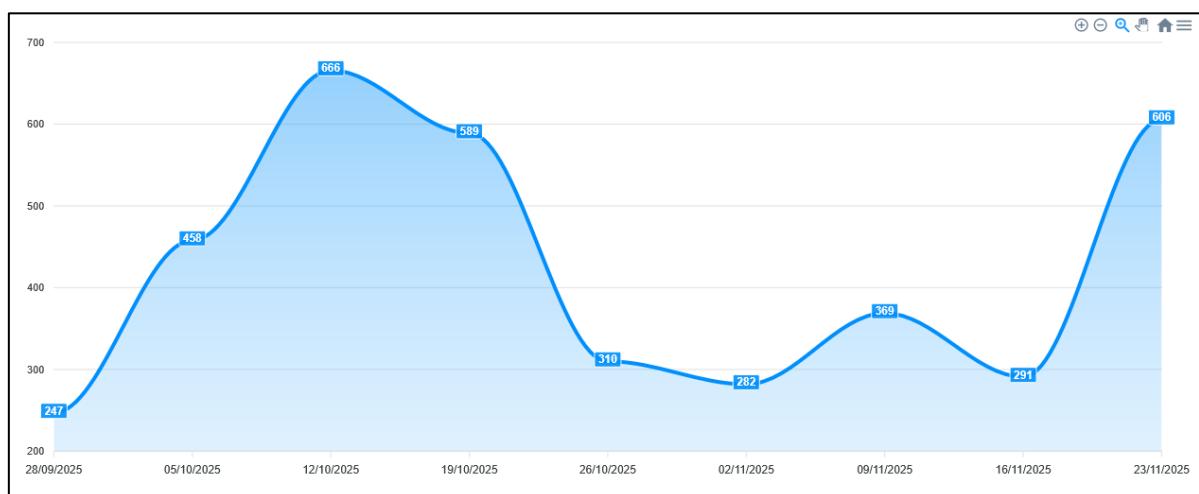
Le PV de synthèse établi par la CE comporte 57 pages et est constitué de 11 chapitres thématiques dont le premier est consacré aux « généralités ».

Il y a deux 2 listings des observations du public, l'un classé par numéro de l'observation au RD et l'autre par ordre alphabétique du nom de l'auteur (cf. volume 2 annexe C).

Le site internet « registre dématérialisé » (RD) a été visité par 3818 fois et 1146 pièces du dossier ont été téléchargées.

Les dépositions furent nombreuses dans les deux derniers jours. On constate qu'environ 80% des observations sont présentées par une association ou un regroupement de riverains.

Statistiques de fréquentation (3818 visites)



Nombre de téléchargement d'une pièce du dossier : 1146 dont 105 fois le cahier des actions, 95 fois le document principal, 94 fois le résumé non technique et 75 l'avis Ae etc.

4.4. Clôture de l'enquête

L'enquête s'est terminée le mardi 25 novembre 2025 à 12h00. Le registre dématérialisé a été clôturé automatiquement ainsi que l'adresse électronique dédiée. Les registres papier ont été également fermés sur les lieux d'enquêtes. Ils ont été scannés par les secrétariats des lieux d'enquête et récupérés par la DREAL et adressés au président de la CE, puis vérifiés et clôturés par ce dernier. Toutes les observations ont été reportées dans le RD (soit 11) à l'exception des 2 dernières portées sur les registres papier : GO01 et DR03

Après avoir analysé l'ensemble des requêtes et étudié le dossier, la CE a établi le procès-verbal de synthèse comportant son mémoire des questions découlant des requêtes écrites et orales émises par le public et de ses propres questionnements (cf. volume 2 annexe C).

Le PV de synthèse a été adressé sous forme dématérialisée en Word et PDF par courriel au responsable du projet (DREAL) le dimanche 30 novembre 2025. Il a été présenté à la DREAL, lors de la réunion de travail organisée en visio le mardi 2 décembre 2025.

Conformément à la réglementation, le responsable du projet a 15 jours pour présenter ses éléments de réponse et observations, soit donc une remise du mémoire en réponse avant le 17 décembre 2025. Compte tenu de la variété et du nombre de questionnements la CE a indiqué à la DREAL qu'elle ne verrait aucun inconvénient si elle avait besoin de davantage de temps pour rendre son mémoire en réponse, avec évidemment un report de la même durée pour la remise de son rapport d'enquête.

Le mémoire en réponse du RP (DREAL) est parvenu à la CE par courriel du 17 décembre 2025 à 17h16 (cf. volume 2 annexe D), ses 3 annexes par courriel du 18 décembre 2025 et la lettre du secrétaire général de la préfecture le 22 décembre 2025 (annexe D).

La CE a adressé son rapport et ses conclusions motivées à l'autorité compétente pour organiser l'enquête, la DREAL, le 24 décembre 2025, par messagerie sous forme dématérialisée puis par courrier recommandé sous forme papier (volume 1 : rapport et analyse des observations, volume 2 : annexes et volume 3 : conclusions motivées et avis).

Le rapport complet sera mis à la disposition du public sous forme papier à la DREAL et sous forme dématérialisée sur le site internet de la DREAL.

La CE a adressé simultanément une copie de son rapport et de ses conclusions motivées, en version dématérialisée et en édition papier, à la présidente du tribunal administratif de Toulouse.

5. Analyse des observations

Dans ce paragraphe la Commission d'Enquête (CE) examine les observations recueillies et analyse le fond du dossier. Elle émet son avis sur les différents points abordés par les requêtes du public et ses propres questionnements, en tenant compte des réponses du responsable du projet, la DREAL.

Toutes les observations du public ont été publiées sur le registre dématérialisé (RD), soit elles y ont été inscrites directement soit elles y ont été intégrées après avoir été scannées depuis les registres papier à l'exception des 2 dernières (GO01 et DR03). Le total de ces contributions s'élève à 113 (111 + 02). Elles figurent toutes en intégralité dans le document édité par Démocratie active et mis à disposition de la DREAL.

Toutes les observations ont été reportées dans le PV de synthèse de la CE qui est constitué de 11 paragraphes, un pour les généralités relatives au PPA et un pour chacune des 10 autres thématiques identifiées par la CE en corrélation avec celles du PPA. Ce PV a été transmis à la DREAL sous forme dématérialisée le 30 novembre 2025 et de façon officielle lors d'une visio conférence le 2 décembre 2025.

Pour faciliter la lecture et la compréhension, le mémoire de questions et le mémoire en réponse ont été reportés ci-après à l'identique, exhaustivement, et analysés en commun point par point en indiquant l'observation, le questionnement de la CE, la réponse du responsable du projet (DREAL) en police italique bleue, puis l'avis de la CE encadré.

Commentaires de la CE

Cette enquête publique a bénéficié d'une publicité légale conforme et d'une publicité complémentaire volontariste menée par la DREAL, sur une forte sollicitation de la CE, avec notamment une lettre à toutes les communes demander toutes actions de publicité possible et surtout de mettre l'avis d'enquête sur la page actualité de leur site internet. La CE s'attendait à un carton plein mais sur 113 communes concernées environ 70 seulement ont relayé l'avis d'enquête en local, malgré des relances de la DREAL sur incitation de la CE.

Il y eu un bon nombre de consultations du registre dématérialisé (RD) qui a été visité 3818 fois et dont 1146 pièces du dossier ont été téléchargées. Cette participation du public n'a pourtant pas généré un nombre important d'observations, ce qui pourrait indiquer un consensus favorable au projet.

Le PV de synthèse de la CE a été adressé à la DREAL le 30 novembre 2025 puis commenté lors d'une réunion en visio le 2 décembre. Ce PV de 57 pages comprenait environ une centaine de questions.

Le mémoire en réponse de la DREAL a été adressé à la CE par courriel du 17 décembre 2025 soit un retour 15 jours après avoir reçu le PV de la CE. Il est remarquable d'avoir tenu ce délai compte tenu du nombre et de l'ampleur des questionnements. La DREAL a répondu sur tous les points en n'éludant aucune question. Il y est même développé des sujets ne relevant pas directement du PPA mais en corrélation avec lui tels le Plan de Déplacement Mobilité (PDM), le Service Express Régional Métropolitain (SERM), les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), le Réseau Express Vélo (REV) etc.

Ce mémoire de qualité comporte des justifications appropriées démontrant que la DREAL a voulu faire au mieux tout en respectant la réglementation dans un contexte difficile par notamment un certain manque de motivation voire d'intérêt des collectivités locales pour ce plan.

Ce mémoire est précédé d'un préambule qui explicite la stratégie de la DREAL pour répondre à la réglementation en comptant sur l'implication de tous pour réussir l'appropriation de ce PPPA3 plan qui a pour objectif de protéger la population de l'agglomération toulousaine en réduisant la pollution atmosphérique.

La CE estime cette démarche bien fondée mais pense qu'il y a un excès d'optimisme quant à l'implication des entités concernées et notamment les 5 EPCI et ses communes ainsi que le département et la région. Il sera nécessaire de mettre des moyens de communications importants et d'obtenir une adhésion forte des plus hauts responsables du territoire.

Les réponses de la DREAL sont indiquées en italique couleur bleue et l'avis de la CE est encadré.

Préambule général de la DREAL

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un document stratégique à l'échelle locale, qui a pour objectif de préserver la qualité de l'air et de limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère. Il fait partie d'une démarche plus large de gestion environnementale, et son caractère opérationnel s'inscrit dans des documents-cadres territoriaux, similaires au SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Sa vocation n'est pas de se présenter comme une simple liste d'actions ponctuelles. Il s'agit d'un plan stratégique, conçu à une échelle intercommunale qui sert à :

- *Fixer les objectifs de réduction de la pollution de l'air et à définir les priorités d'action à moyen et long terme.*
- *Orienter les politiques publiques locales en matière de qualité de l'air, en lien avec d'autres documents de planification territoriale, comme le SRADDET et les SCoT (Schémas de Cohérence Territoriale), puis décliné dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), ou les PDM (Plans de Mobilité).*
- *Mettre en place des actions coordonnées entre différents acteurs locaux, comme les collectivités locales, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), les entreprises, les citoyens, les services publics et les associations.*

Le PPA est avant tout un document de gouvernance pour l'action publique de l'Etat et des collectivités locales mais également pour guider les actions du monde économique et associatif. Ces acteurs sont responsables de sa mise en œuvre et doivent coordonner les actions au niveau local dans l'objectif d'accompagner les citoyens dans leur changement de comportement et les sensibiliser au sujet de la qualité de l'air.

Les études sociologiques et comportementales réalisées dans le cadre de l'élaboration de programmes pour la mise en œuvre d'actions en faveur de la qualité de l'air, montrent que le sujet intéresse peu les citoyens car il est perçu comme complexe et abstrait. Ce sont les biais cognitifs (mécanismes psychologiques qui influencent la perception et le comportement de manière inconsciente) qui jouent un rôle dans cette perception. Ces biais conduisent les citoyens à sous-estimer la gravité des risques à long terme de la pollution de l'air et à la considérer comme un problème peu urgent, tant qu'ils ne sont pas confrontés à des effets visibles et immédiats.

Pour que ces actions soient mieux acceptées par le public, les études recommandent de réorienter la communication en soulignant les bénéfices pour la santé, préoccupation majeure pour chacun.

Le PPA est donc un outil de planification pour les pouvoirs publics afin de répondre aux biais cognitifs par des actions concrètes et visibles. A travers les actions de sensibilisation des jeunes et des acteurs de l'aménagement du territoire, l'amélioration de la communication, le développement du réseau cyclable, la mise en œuvre de transports en commun, la réduction des poêles à bois non performants... le PPA accompagne les citoyens dans leur changement de comportement face à la pollution de l'air.

La révision du PPA engagée en 2019 s'inscrit dans le cadre réglementaire existant et ce PPA 3 propose de nouvelles actions qui permettront à chacun de respirer un air meilleur à horizon 2030. La qualité de l'air s'améliore sur l'agglomération toulousaine et aucune personne ne sera exposée aux valeurs réglementaires actuelles pour les NOx, les PM10 et les PM2,5.

Il est important de rappeler que le PPA a été mis en révision en 2019 et que la nouvelle Directive Européenne fixant des valeurs limites plus basse à horizon 2030 qui est actuellement en cours de transposition en droit français a été adoptée en octobre 2024.

Afin d'être au plus proche de la trajectoire de diminution de la pollution permettant le respect des nouvelles valeurs limites en 2030, le passage à l'action pour poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air via la mise en place des actions ce PPA3 ne doit pas être retardé. L'adoption de ce PPA3 au plus vite doit le permettre tout en engageant en parallèle le travail de définition des actions supplémentaires et/ou de renforcement des actions existantes, dès lors que le cadre réglementaire issu de la transposition de la directive en droit français sera précisément connu.

Avis de la CE

La DREAL a bien conscience que ce PPA3 est un socle qui doit être consolidé. Il y a à l'évidence une nécessité d'une appropriation par tous les acteurs dont notamment et en première priorité les collectivités locales (EPCI et communes) qui sont un relais fondamental pour susciter l'adhésion du public. Il apparaît également nécessaire d'intensifier fortement l'information de tous, et notamment des dirigeants des ECPI et de tous les maires concernés. La DREAL préconise une adoption rapide pour ensuite et en parallèle mener un travail de consolidation. La CE, au vu des 6 années passées pour établir ce projet de PPA3 avec 4 CODOR et 3 COPIL, doute que cela soit suffisamment efficace et préconise le lancement immédiat d'une révision du PPA dès 2026. Elle préconise un renforcement de l'implication de tous, une concertation élargie et exemplaire, une redéfinition organisationnelle du management de cette révision. Ainsi il est utopique d'espérer débattre voire prendre des décisions par un COPIL d'une quarantaine de participants. La révision devra être menée comme un véritable projet industriel avec des moyens humains et financiers spécifiques, des étapes clés, des instances décisionnelles précises, des commissions spécialisées etc ... pour obtenir un PPA ambitieux mais réaliste, approprié par tous, avec une planification pour un résultat avant 2030.

Ceci fait l'objet de la première réserve incontournable de la CE.

Par ailleurs il apparaît nécessaire que le PPA soit impliqué dans toutes les procédures qui ont un impact sur la qualité de l'air, soit de manière prescriptive en termes de compatibilité ou de conformité, soit de manière consultative pour émettre un avis en tant que « personnes publiques associées : services de l'état » dans le périmètre de sa compétence.

Ceci fait l'objet d'une recommandation.

5.1. Généralités (Géné)

Observation : 01, 02, 03, 08, 10, 19, 25, 27, 31, 32, 35, 36, 38, 42, 46, 50, 56, 62, 68, 70, 74, 75, 77, 95, 100, 102, 103, 105, 109.

01 – 02 – 03 – 10 – 32 – 35 – 36 - 38

Essais de fonctionnement CE, observation vide, signalement de difficultés.

08

Une demande spécifique est faite pour créer un mur végétal le long de l'autoroute A62 (côté droit en direction de Bordeaux) pour protéger les habitants de Bruguières contre le bruit et les particules fines.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le plan de protection de l'atmosphère ne traite pas les nuisances sonores. Le mur végétal comme rempart aux particules fines a été développé par une start-up en 2018 (Green city solutions) mais ces effets n'ont jamais été prouvées. Aucune étude n'a permis de démontrer que le mur végétal captait les particules et assainissait l'atmosphère.

Avis de la CE

Dont acte.

12 - 19 - 25 - 27 - 31 - 42 - 56 - 75 - 95 - 102 - 105

Manque d'ambition du PPA, objectifs trop limités.

L'obligation légale de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) n'est pas remplie. Le PPA prévoit des émissions situées entre [-2% et +4%], alors que l'objectif requis est de -30%. La présentation des objectifs de santé est jugée biaisée : les seuils de l'OMS doivent être adoptés "dès maintenant" car ce sont les valeurs OMS 2021 et non pas en 2050 comme envisagé par l'Europe. Le seuil pour la santé est loin d'être atteint en 2025 ou 2030, que le PPA soit mis en œuvre ou non.

Pollution et effets sur la santé publique et locale.

Il est souligné que les effets cumulatifs des divers polluants dans l'atmosphère ne sont jamais mesurés ni évoqués. Les rapports de cause à effets entre les pollueurs et les polluants ne sont jamais rendus publics. Un accent est mis sur les pollutions locales dans le quartier des Minimes, mentionnant les effets cumulatifs des pollutions industrielles anciennes (le plomb de la STMC), des nouvelles pollutions (hydrocarbures) et de l'usage de la voiture individuelle, dont les effets ne sont jamais rendus publics. La mauvaise qualité de l'air est rappelée comme un enjeu majeur qui contribue au développement de maladies cardio-respiratoires, cérébrales ou de cancers. L'air tue prématurément environ 40 000 personnes par an en France.

Il est spécifiquement demandé si un recensement du nombre d'enfants asthmatiques ou ayant recours à la cortisone inhalée (type Flixotide) est en augmentation sur le secteur étudié.

Une requête est formulée pour qu'une étude épidémiologique soit lancée sur le quartier des 7 Deniers ainsi que sur les quartiers limitrophes (Minimes/Ponts-Jumeaux/Ginestous - Sesquières et Amidonniers).

Insuffisance de la liste des polluants surveillés et question des seuils réglementaires.

La liste des polluants surveillés est jugée incomplète au titre du principe de précaution. Elle n'intègre pas les particules fines PM1 et ultrafines (PM0,1) ni les PFAS. L'Ozone doit être surveillé, car le changement climatique et l'augmentation des températures risquent d'intensifier cette pollution.

Impact de l'étalement urbain et nécessité de protéger les puits de carbone naturels.

L'étalement urbain incontrôlé et la spéculation foncière débridée sont identifiés comme des causes d'un usage délétère de la voiture, sans réelle volonté politique d'agir sur ces comportements. Cette

politique de "croissance incontrôlée" rend toute amélioration impossible. On s'interroge sur les effets à long terme de ces choix sur la santé des enfants et les surcoûts financiers pour la Sécurité Sociale. Il est demandé de classifier les pièges naturels à carbone : les zones humides, les bosquets, les forêts, les ZNIEFF, les Zones Natura, les Espaces Boisés Classés, les micro-forêts urbaines, les arbres centenaires et autres arbres ...

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

L'article L. 222-4 du Code de l'environnement indique que « Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'Etat, les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ou, le cas échéant, les normes spécifiques mentionnées au 2° du I de l'article L. 222-1, applicables aux plans de protection de l'atmosphère ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère [...] ».

Aujourd'hui les PM1, PM0,1 et PFAS, ne figurent pas à l'article R. 221-1 du Code de l'environnement, ni dans la Directive européenne sur la qualité de l'air d'octobre 2024. Toutefois, ces polluants sont surveillés par Atmo Occitanie mais en l'absence de seuils ils ne sont pas pris en compte comme indicateurs de qualité de l'air.

Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES) :

- *les polluants de l'air, composés de gaz toxiques ou de particules nocives, ont un effet direct sur la santé et les écosystèmes ;*
- *les GES sont responsables du changement climatique. Ils restent très longtemps dans l'atmosphère, mais ont peu d'effets directs sur la santé (à l'exception notable de l'ozone, qui est aussi un polluant de l'air).*

Les émissions de GES sont traitées dans le SRADDET dont les objectifs sont repris dans les PCAET élaborés par les EPCI de plus de 20 000 habitants.

Concernant l'impact de la pollution sur la santé, il est rappelé que la méthode de réalisation d'une évaluation quantitative de l'impact sanitaire (EQIS) s'appuie sur plusieurs équations mathématiques qui prévoient le nombre de décès pour un polluant et non pour un cocktail de polluants. Une étude des risques sanitaires a été réalisée sur les territoires des PPA de Toulouse (1) et de Montpellier (2).

Ces études indiquant clairement que : « Les polluants réglementés PM2,5, NO2 et O3 utilisés pour l'estimation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique sont en réalité des indicateurs d'un même mélange atmosphérique urbain complexe. Les impacts sanitaires sont calculés pour plusieurs de ces indicateurs mais ne doivent en aucun cas être ajoutés car en réalité l'impact le Concernant le territoire de Toulouse, l'évaluation a été menée sur le laps de temps des 2 premiers PPA, soit de 2009 à 2018 et a montré :

- *Dans la population âgée de 30 ans et plus :
 - La mortalité attribuable est passée de 160 décès [60 – 240] à 75 [25 – 115] pour 100 000 habitants ;
 - L'incidence attribuable du cancer du poumon est passée de 15 cas [10 – 20] à 6 [4 – 8] pour 100 000 habitants ;
 - L'incidence des AVC est passée de 30 cas [25 – 35] à 15 [10 – 20] pour 100 000 habitants.*
- *Dans la population âgée de 0 à 17 ans, l'incidence de la maladie asthmatique est passée de 910 cas [330 - 1 360] à 443 [150 – 705] pour 100 000 habitants.*

La loi Climat et résilience du 22 août 2021 a posé un objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050. Cette loi vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités. L'objectif ZAN consiste à

limiter toute extension de l'artificialisation d'ici 2050. Ce paradigme permettra de contrôler l'extension urbaine.

De plus, toute construction de grande ampleur, zone d'activités... est soumis à une évaluation environnementale dont l'objectif vise à intégrer le plus en amont possible les préoccupations environnementales dans l'élaboration des projets, des plans et programmes et des documents d'urbanisme.

La prise en compte de l'environnement recherchée par l'évaluation environnementale concerne de nombreux domaines, puisqu'elle inclut à la fois l'air, le climat, l'énergie, le sol et le sous-sol (y compris la gestion économe des sols), l'eau, la biodiversité et les différents espaces et milieux naturels, le patrimoine naturel et bâti (dont le paysage), l'environnement humain, la santé, les risques et nuisances, les déchets... mais aussi les liens que ces différents enjeux peuvent avoir entre eux.

- (1) https://creaiors-occitanie.fr/wp-content/uploads/2024/11/2024-10-28_Rapport_EQIS_Toulouse_VF.pdf
- (2) https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2024-10/DP_EQIS%20Montpellier_VFinale.pdf

Avis de la CE

Concernant les normes de qualité de l'air utilisées dans le PPA3, la CE prend acte des éléments de réponse de la DREAL qui s'appuie sur la réglementation existante. Si les seuils fixés par l'OMS ne sont pas, à ce jour, opposables à la France, il paraît nécessaire que le PPA s'y prépare. Les polluants, tels les PM1, PM0,1 et PFAS qui sont difficilement quantifiables ne sont pas encore réglementés (code de l'environnement ou directive européenne). La CE estime que la DREAL doit accélérer l'analyse et l'exploitation des données déjà collectées par Atmo Occitanie afin de préparer des mesures de réduction effectives avant 2030 et leur intégration dans le PPA, ceci fait l'objet d'une **recommandation**. Enfin les études des risques sanitaires réalisées par Atmo Occitanie entre 2009 et 2019 sur Toulouse (cf. lien 1) apportent des précisions en réponse aux questionnements du public.

46 – 100 - 103 - 109

FNE : Critique du niveau d'ambition et du cadre et signale un niveau d'appropriation notoirement insuffisant des collectivités locales face à l'impact sanitaire de la pollution de l'air. Elle estime que le dossier est incomplet sur l'impact économique de la pollution de l'air (coûts sanitaires évitables estimés à des dizaines, voire centaines de millions d'€). L'observateur déplore l'absence de sursaut d'ambition suite à l'échec de l'atteinte des objectifs du PPA précédent et à la condamnation de la France.

Polluants : il est critiqué l'absence d'objectifs sur l'ozone et l'ammoniaque (pourtant réglementés), et l'absence de mention concernant les polluants émergents (polluants éternels, nanoparticules, perturbateurs endocriniens, carbone suie, pesticides).

Il est demandé une mobilisation massive des élus locaux, à l'accompagnement de la profession agricole et des entreprises et à la mobilisation de l'ARS (Agence Régionale de Santé) lors de la mise à jour du plan en lien avec la réglementation UE 2030.

Il est regretté un manque de stations de mesures pour le recueil des données notamment dans l'est toulousain.

Toutes les communes et chaque habitant (plus d'un million sur l'agglomération) ne sont pas concernés au même niveau par les effets néfastes de la pollution, cela varie selon que l'on habite au centre de Toulouse, en première périphérie, ou en zone agricole.

Dans le cadre de contrats de location ou de vente, les diagnostics techniques se sont multipliés (DPE, amiante, termite, bruit, assainissement, vulnérabilité au retrait/gonflement des argiles...) mais rien n'est prévu pour la qualité de l'air.

Il est nécessaire que tous : responsables, élus, et public aient accès à des cartes communales de concentration des polluants. Il en est de même pour l'information sur la pollution ambiante et les épisodes de pollution de l'espace public en temps réel.

Il est demandé par le CQ des Sept deniers

Un accès facilité aux résultats des mesures ATMO, certains documents font référence à des points installés aux Mazades ? Pourquoi cette zone ? Y a-t-il des critères particuliers ?

- En référence au rapport récent SDS (statistiques publiques sur Energie, Transport, Logement,) qui indique de nouvelles modalités de suivi de la pollution atmosphérique sur le territoire national, nous demandons l'installation de plusieurs stations « super site » régulièrement réparties sur la commune de Toulouse, notamment aux abords des rocades urbaines les plus polluantes. A ce titre, nous sommes demandeurs d'une station « super site » pour nos quartiers riverains de l'autoroute Ponts Jumeaux, Minimes, Ginestous, Amidonniers et 7 Deniers.

- Pour que les habitants puissent s'informer au mieux et en temps réel du niveau de pollution qu'ils subissent chaque jour, nous demandons la mise en place de 2 points de mesure :

- 1 station au pied du collège des Ponts Jumeaux (rue des sports) et de la maternelle du petit Gragnague, ces établissements étant situés à une centaine de mètres de l'A620,
- 1 station (route de Blagnac) au pied de la place Job et du Groupe scolaire des 7 Deniers permettant ainsi de communiquer en temps réel sur la pollution de l'air et d'en informer les autorités publiques et les habitants.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Depuis le début de sa mise en révision, le PPA de l'agglomération toulousaine a été construit de façon collaborative. Les actions ont été définies lors de groupes de travail auxquels les EPCI étaient tous présents. Ils ont été moteur, lors de la définition des actions, lors de la désignation des pilotes (et ce sont portées volontaires pour piloter certaines actions) et ont rédigé les actions qui leur incombent. Ils étaient également présents lors des Comités d'Orientation pour valider chaque étape importante qui jalonne le processus d'approbation.

La révision du PPA engagée en 2019 s'inscrit dans le cadre réglementaire existant et ce PPA 3 propose de nouvelles actions qui permettront à chacun de respirer un air meilleur à horizon 2030. La qualité de l'air s'améliore sur l'agglomération toulousaine et aucune personne ne sera exposée aux valeurs réglementaires actuelles pour les NOx, les PM10 et les PM2,5. En revanche, les futurs seuils à horizon 2030 de la nouvelle Directive européenne d'octobre 2024 ne seront pas atteints pour certains polluants et impacteront une partie de la population sur l'aire du PPA.

On peut regretter le manque d'ambition du PPA vis-à-vis de la Directive européenne. Néanmoins, il est important de rappeler que le PPA a été mis en révision en 2019 et que la Directive a été adoptée en octobre 2024 soit au moment où les résultats des modélisations effectuées par d'Atmo Occitanie nous ont été données sur l'incidence du plan d'action du PPA sur la qualité de l'air.

Compte tenu de l'important travail mené pour élaborer ce plan d'action, le choix, a été pris, de poursuivre le processus d'adoption du PPA, afin de conserver une dynamique de territoire et mettre en œuvre sans plus attendre les actions du PPA. Le respect des futures valeurs limites réglementaires à horizon 2030 n'est pas si éloigné, les incertitudes sur les mesures et les modélisations de ces faibles niveaux de concentrations est très important et des actions complémentaires afin d'atteindre ces valeurs limites pourront être définies en parallèle du déploiement des actions du PPA3 et de l'amélioration des niveaux d'incertitudes sur les résultats. Ces éventuelles actions supplémentaires et/ou de renforcement des actions existantes seront mises en place dans le cadre d'un futur complément au PPA.

Concernant l'ozone, l'évaluation de l'impact du PPA sur la qualité de l'air a été menée selon les préconisations du guide méthodologique pour l'évaluation et l'élaboration des Plans et Programmes – 2023 – LCSQA. Celui-ci indique qu'il « n'apparaît pas pertinent d'étudier l'impact

d'un PPA sur les concentrations d'O3 en se cantonnant au seul périmètre géographique de ce PPA, qui est généralement restreint à l'empreinte de la métropole ou de la communauté de commune visée. Le bon niveau géographique pour étudier cette problématique est a minima régional, voire interrégional ou national. » Le choix a été fait de travailler sur les précurseurs de l'ozone et non sur l'ozone lui-même. À noter, que la pollution à l'ozone est, ces dernières années, en baisse sur l'agglomération toulousaine.

Pour l'ammoniac, le groupe de travail du PPA a estimé qu'il fallait des données précises sur le type de pollution par filière afin de proposer des solutions adaptées à chacune d'entre elles. Il s'agit de données non disponibles sur les pratiques agricoles de la Haute-Garonne et donc sur l'aire du PPA. Le PPA prévoit donc un processus, plus long mais robuste dans le temps, basé sur une connaissance plus fine de la pollution émise par filière, une formation/sensibilisation de la profession agricole, la caractérisation de solutions adaptées aux situations de chaque filière en adéquation avec les résultats de la connaissance des pollutions. Par ailleurs, l'ammoniac ne dispose pas de valeur limite réglementaire en matière de qualité de l'air. Ce polluant est malgré tout suivi ainsi que sa trajectoire par rapport aux objectifs de réduction de ses émissions dans le cadre du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA). Concernant les autres polluants, les éléments de réponses ont été apportés à la précédente question.

Pour ce qui est des stations de mesures, la France est découpée en zones administratives de surveillance (ZAS). Ce zonage est indispensable pour les besoins de rapportage des données de mesure auprès de la Commission européenne pour les polluants réglementés. Ces zones sont délimitées en tenant compte des niveaux de polluants, des populations exposées, des sources d'émissions, des conditions météorologiques qui prévalent dans ces zones et de l'impact de leur création sur le coût du dispositif national de surveillance. Ces zones sont réglementées par arrêté ministériel.

Lorsque la surveillance est faite par de la mesure, l'AASQA implante dans chaque zone administrative de surveillance concernée, des stations de mesure avec des points de prélèvement (ou point d'échantillonnage) conformément aux exigences des directives européennes (2004/107/CE, 2008/50/CE et 2015/1480/CE) pour la mesure des polluants réglementés et reprises dans l'article 10 de l'arrêté ministériel du 16 avril 2021.

Une station de mesure de la qualité de l'air peut comporter plusieurs points de prélèvement en fonction des polluants ciblés. Elle est implantée conformément à des critères de choix de site spécifiques décrits dans le référentiel technique National. (Lire le Guide méthodologique "conception, implantation et suivi des stations françaises de surveillance de la qualité de l'air").

Il est important de constater qu'on ne peut pas implanter des stations de mesures où on veut. Leur implantation est encadrée au niveau européen.

La Directive européenne demande l'implantation de super sites. Lors de la transposition en droit français, le Ministère en charge de l'environnement, statuera sur les lieux retenus.

Il convient par ailleurs de noter qu'ATMO Occitanie procède à des modélisations de la pollution atmosphérique sur l'ensemble du territoire. Ces études et bilans sont disponibles sur le site d'Atmo Occitanie : <https://www.atmo-occitanie.org/>

L'information quotidienne sur le niveau de pollution atmosphérique pour l'ensemble des communes de la région est disponible sur le site d'Atmo Occitanie. Il en est de même pour l'information sur la survenue d'épisodes de pollution. L'ensemble de ces informations sont publiques et en temps réel.

Avis de la CE

Compte tenu de l'ancienneté du lancement de la 3^{ème} révision du PPA, en 2019, il est effectivement recevable de n'avoir pas pu prendre en compte la directive européenne de 2024. Cependant la CE estime qu'il est nécessaire que la 3^{ème} révision ne soit qu'une étape et demande **par une réserve** de lancer très rapidement une 4^{ème} révision du PPA plus ambitieuse et qui devra se nourrir des remontées très pertinentes du public.

Concernant l'implantation des stations de mesures la CE reste très dubitative sur l'affirmation que cela relèverait d'un niveau européen. Si elle le comprend pour une surveillance officielle elle estime qu'il y a aussi nécessité d'une surveillance opérationnelle dont la DREAL doit se préoccuper conformément aux suggestions du public. Elle note qu'il y a déjà des stations de mesure « non homologuées Europe » qui sont utilisées localement. Il y a donc possibilité d'en installer d'autres en des endroits adéquats permettant d'identifier et par conséquent de réduire la pollution de l'air sans attendre des sanctions européennes. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

Les autres éléments de réponse sont satisfaisants.

50 - 77

La protection de l'atmosphère nécessiterait une revue des infrastructures routières qui génèrent pollution et problèmes de santé : les dos d'âne ou plateaux traversant.

Ces ouvrages sont implantés par les communes en totale méconnaissance des réglementations applicables, notamment devant des maisons d'habitation alors que l'on connaît les conséquences des freinages accélérations. Ce point mérite d'être étudié.

CQ 7 deniers : après avoir rappelé que le binôme pollution atmosphérique / bruit, apporté principalement par les autoroutes A620 et A621, touche en permanence notre quartier depuis plus de 40 ans, et l'obtention en 2024 d'une étude de bruit indépendante qui a confirmé la forte pollution sonore de notre quartier et des quartiers voisins riverains de l'autoroute. 38 maisons et immeubles précisément identifiés sont soumis à des nuisances supérieures au seuil réglementaire de 65 dBA et plus de 330 maisons ou immeubles riverains de l'A 620 sont soumis à des niveaux supérieurs à 60 dBA entre l'échangeur des Minimes et l'échangeur de Purpan.

L'étude ne montre qu'aucun des riverains de l'A 621 dans le quartier des 7 Deniers est soumis à plus de 60 dBA, alors que le trafic de ces 2 autoroutes urbaines est quasiment identique. Il en résulte une différence de traitement flagrant entre ces 2 voies gérées par l'Etat. Il est donc demandé que l'Etat protège à l'identique les riverains de l'A 620 ainsi, par analogie, la réalisation d'une étude spécifique permettant de caractériser les niveaux de pollution atmosphérique du quartier générée des sept deniers par les autoroutes A620 et A621.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

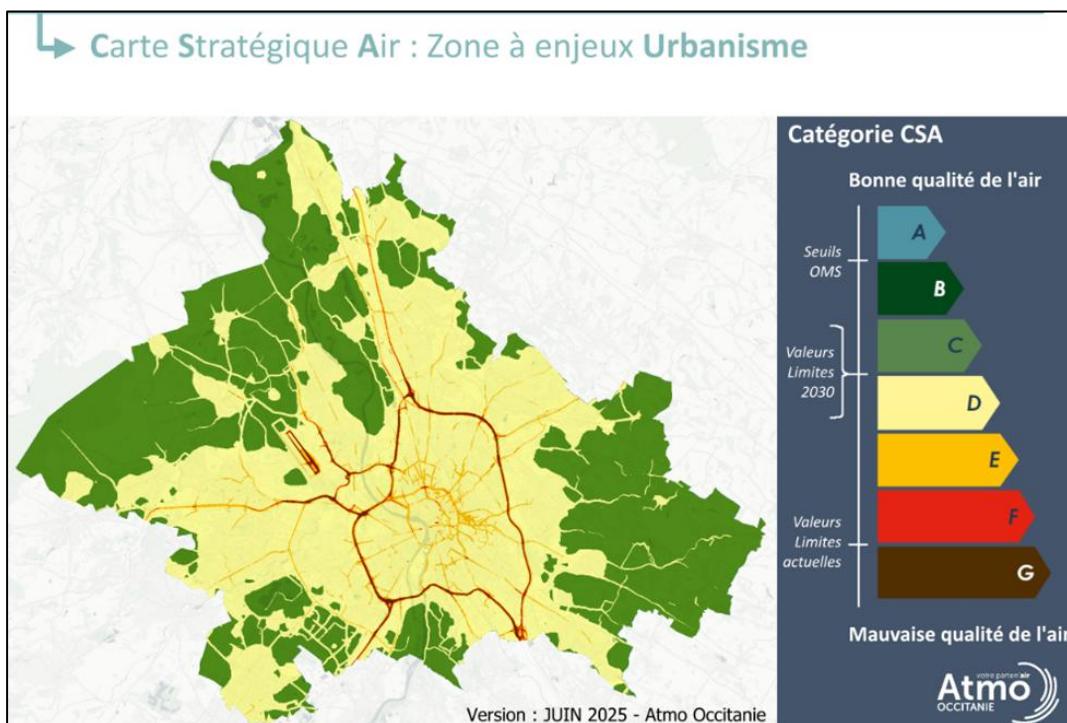
Réponse de la DREAL

Le PPA n'a pas vocation à traiter les nuisances sonores.

Les cartes d'Atmo Occitanie de modélisation des niveaux de pollution atmosphérique pour différents polluants, dont le calage est basé sur les stations de mesures, permettent déjà de caractériser les niveaux de pollution sur l'ensemble de l'agglomération et donc au niveau d'un quartier. Ces cartes sont disponibles sur le site internet d'Atmo Occitanie.

Les seuils NOx et PM10, du quartier des Sept-deniers, sont compris entre les seuils 2030 et les seuils OMS de 2050. Les dépassements sont au droit des axes routiers. En revanche, concernant les PM2,5, les seuils mesurés sont compris entre les valeurs réglementaires actuelles et les futures valeurs 2030.

Lien vers le document « Carte Stratégique Air de Toulouse : zone à enjeux urbanisme » sur le site internet d'Atmo Occitanie.



Avis de la CE

La réponse de la DREAL n'est guère satisfaisante car il y a de toute évidence en trafic routier un lien fort entre la pollution de l'atmosphère et la pollution sonore. Il apparaît nécessaire que la DREAL étudie plus précisément les observations du comité de quartier des Sept Deniers qui est probablement le quartier de Toulouse le plus impacté tant par la pollution sonore que par la pollution de l'air, ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

62 – GO01

GO01 du registre papier GO annonce la RD62.

Dans les dossiers de cette enquête nous ne trouvons pas les liens entre toutes les concertations lancées en parallèle : PDM, Demain Mobilité, PPA, ...

Comment seront définies les priorités des actions communes ?

A nos yeux les mêmes manques ressortent : comment seront organisé la gouvernance et le suivi de ce plan d'actions ? Les associations sont intégrées dans un comité de suivi sans détail sur son fonctionnement si ce n'est une réunion annuelle à minima.

Les critères de suivi des actions ne sont pas discutés avec le comité de suivi.

Document complet sur notre demande de critères de suivi :
<https://www.demainmobilites.fr/participation/bienvenue-sur-la-carte-des-idees/contributions/pour-une-nouvelle-gouvernance-des-developpements-des-tc-avec-les-usagers>.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La gouvernance du PPA est décrite dans le schéma ci-après. Le comité de suivi du PPA est le prolongement du COPIL actuel. Il sera composé des mêmes membres : collectivités, chambres consulaires, services de l'État, entreprises, Fédérations et d'associations (FNE, Amis de la Terre, AUTATE, Union des comités de quartier, Union des usagers de la route,...). A minima une fois par an, le comité de suivi sera réuni pour présenter l'avancée de la mise en œuvre des actions du

PPA. Il est bien précisé dans le PPA (pages 137 – 138) que la réunion annuelle comportera a minima l'ordre du jour suivant :

Un passage en revue des actions : état d'avancement, niveau des indicateurs de suivi, prochaines étapes, points bloquants éventuels (présenté par les porteurs d'actions),

Une session d'arbitrage pour lever les points bloquants éventuels,

Un état des lieux sur l'année passée de la qualité de l'air (présenté par Atmo).

L'ajout ou la modification non substantielle d'actions pourra également être envisagée suite aux groupes de travail (GT) thématiques qui seront réunis pour le suivi des actions.

En cas de points de blocage majeur ou de modification d'ampleur du plan, le comité de suivi pourra solliciter le CODOR.

Le schéma de gouvernance suivant figure dans le projet de PPA.

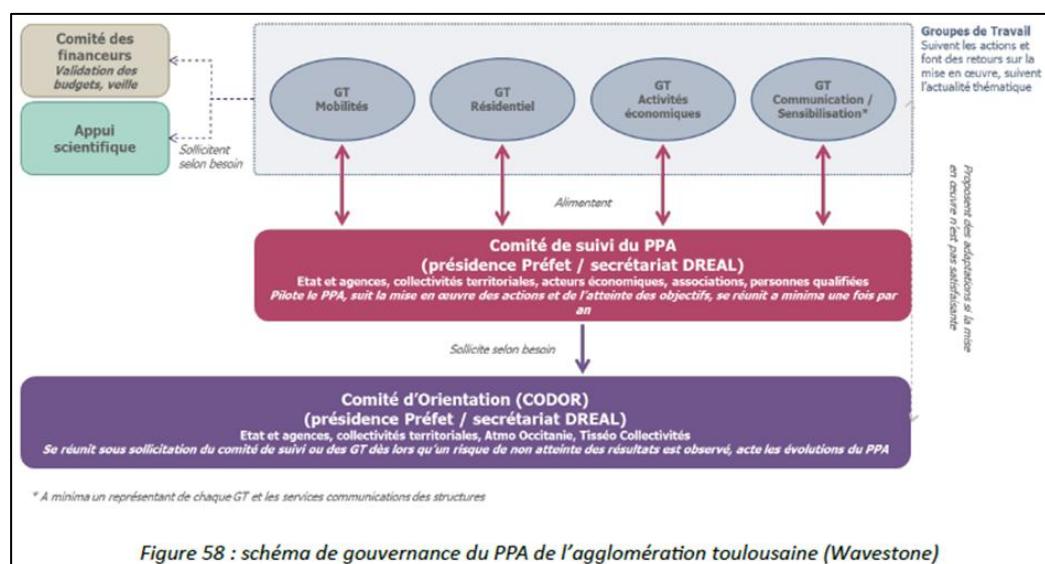


Figure 58 : schéma de gouvernance du PPA de l'agglomération toulousaine (Wavestone)

« Demain mobilités » est une démarche participative, mise en œuvre par Tisséo pour planifier les mobilités de demain. Cette démarche permettra de construire le Plan de mobilité (PDM) de la grande agglomération toulousaine qui débutera en 2026.

Le PDM devra, quant à lui, reprendre a minima, les objectifs du PPA pour la partie transport.

Avis de la CE

Au vu du déroulé et du suivi du projet PPA3 lancé en 2019 pour lequel il n'y a eu que 4 CODOR (mars 22, mai 23, mars 25 et octobre 25) et que 3 COPIL (juin 22, janvier 23 et juin 25), avec une participation hétérogène et globalement peu motivée des EPCI et de leurs responsables, la CE est très dubitative quant au pilotage du PPA. Il lui paraît nécessaire de renforcer notamment le COPIL en y ajoutant des acteurs importants du secteur associatif et du secteur professionnel. Compte tenu que la CE préconise par une réserve le lancement rapide de la 4ème révision du PPA, comme suite au préambule du mémoire en réponse de la DREAL, il sera nécessaire de planifier des réunions du COPIL trimestriels, point faisant l'objet de la même réserve.

68

L'APCVEB, Association pour la Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement Balmanais, participe régulièrement aux concertations et enquêtes publiques en tant qu'association agréée Protection de l'Environnement depuis 2015.

Nous tenons à signaler la "discréction" de la publicité faite à cette enquête publique. De plus en plus, les enquêtes publiques se déroulent sous forme dématérialisée afin de faciliter l'accès. Nous

avons pu constater qu'un certain nombre de communes n'ont pas offert ce relai nécessaire sur leur site ou encore en retard réduisant le nombre de jours d'information.

Pourtant, la qualité de l'air est un enjeu majeur de santé publique qui concerne toute la population, un des deux objectifs prioritaires affichés du Plan de Protection de l'Atmosphère (Protéger la santé publique).

Les communes, en première ligne, pour diffuser l'information sur cette enquête publique ne devraient-elles pas jouer un rôle moteur ?

Nous dénonçons cette situation qui crée une inégalité d'accès à l'enquête publique et, de ce fait, entrave l'expression de la population sur un sujet, sa santé, qui le concerne directement.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

L'article R123-11 du code de l'environnement stipule que de la publicité doit être faite dans deux journaux différents et que l'avis d'enquête publique doit être affiché au minimum dans les préfectures pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional.

Le PPA de l'agglomération toulousaine n'est ni un plan départemental ni un plan régional. Néanmoins, en sus de la publication dans les journaux, l'avis d'enquête publique a été affiché dans chaque EPCI, en préfecture de département et en sous-préfecture de Muret, ainsi que dans les mairies des 113 communes du périmètre du PPA (à noter que Toulouse a affiché l'avis d'enquête dans chacune de ses mairies de quartier).

De plus, 72 mairies sur 113, se sont fait le relais de cette enquête publique, via leur site Internet, leur gazette locale, bulletin officiel ou leur panneau-pocket. Les 5 EPCI ont également fait de la publicité sur leur site Internet, ainsi que la préfecture de la Haute-Garonne et la DREAL. Un communiqué de presse a également été réalisé. Des articles sur l'enquête publique ont été publiés dans Actu Toulouse, la Dépêche du Midi et le Journal Toulousain.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL, parfaitement réglementaire, montre cependant son manque de motivation pour informer le public sachant que les publicités légales sont peu efficaces. Se satisfaire de 64% de « succès » est étonnant compte tenu de la lettre de lancement aux 113 communes. A l'aire de la dématérialisation il est navrant qu'une commune telle que Balma, refuse malgré une relance, de publier l'avis d'enquête PPA sur son site internet ! Cela montre qu'un tiers des communes, sans réaction de l'EPCI dont elle relève, est indifférent au PPA et à sa gouvernance.

70

Il est demandé par le CQ des 7 Deniers qu'avant toutes nouvelles constructions d'habitations, logements et / ou bâtiments abritant des personnels ; il serait utile, indispensable que lors de la prochaine révision du PLUiH celle-ci soit examinées et couvertes par la loi constitutionnelle n°2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'Environnement ?Où l'article 5 précise : « Lorsque la réalisation d'un dommage , bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et de leurs domaines d'attribution, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesure provisoire et proportionnée afin de parer à la réalisation du dommage le principe de précaution soit appliqué ».

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

L'enquête publique du PLUiH s'est terminée en février 2025. Il est prévu une approbation de ce document le 18 décembre 2025 en conseil communautaire pour une mise en application en janvier 2026.

Le PLUiH tient indirectement compte du PPA via les plans climat air énergie territoriaux (PCAET) déjà élaborés dans son périmètre.

Avis de la CE

Dont acte.

74

Il est demandé par le CQ des 7 Deniers un accès facilité aux résultats des mesures ATMO, certains documents font référence à des points installés aux Mazades ? Pourquoi cette zone ? Y a-t-il des critères particuliers ?

En référence au rapport récent SDS (statistiques publiques sur Energie, Transport, Logement,) qui indique de nouvelles modalités de suivi de la pollution atmosphérique sur le territoire national, nous demandons l'installation de plusieurs stations « super site » régulièrement réparties sur la commune de Toulouse, notamment aux abords des rocades urbaines les plus polluantes. A ce titre, nous sommes demandeurs d'une station « super site » pour nos quartiers riverains de l'autoroute Ponts Jumeaux, Minimes, Ginestous, Amidonniers et 7 Deniers.

Pour que les habitants puissent s'informer au mieux et en temps réel du niveau de pollution qu'ils subissent chaque jour, nous demandons la mise en place de 2 points de mesure :

- 1 station au pied du collège des Ponts Jumeaux (rue des sports) et de la maternelle du petit Gragnague, ces établissements étant situés à une centaine de mètres de l'A620,
- 1 station (route de Blagnac) au pied de la place Job et du Groupe scolaire des 7 Deniers permettant ainsi de communiquer en temps réel sur la pollution de l'air et d'en informer les autorités publiques et les habitants.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Pour ce qui est des stations de mesures, la France est découpée en zones administratives de surveillance (ZAS). Ce zonage est indispensable pour les besoins de rapportage des données de mesure auprès de la Commission européenne pour les polluants réglementés. Ces zones sont délimitées en tenant compte des niveaux de polluants, des populations exposées, des sources d'émissions, des conditions météorologiques qui prévalent dans ces zones et de l'impact de leur création sur le coût du dispositif national de surveillance. Ces zones sont réglementées par arrêté ministériel.

Lorsque la surveillance est faite par de la mesure, l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) implante dans chaque zone administrative de surveillance concernée, des stations de mesure avec des points de prélèvement (ou point d'échantillonnage) conformément aux exigences des directives européennes (2004/107/CE, 2008/50/CE et 2015/1480/CE) pour la mesure des polluants réglementés et reprises dans l'article 10 de l'arrêté ministériel du 16 avril 2021.

Une station de mesure de la qualité de l'air peut comporter plusieurs points de prélèvement en fonction des polluants ciblés. Elle est implantée conformément à des critères de choix de site spécifiques décrits dans le référentiel technique National. (Lire le Guide méthodologique "conception, implantation et suivi des stations françaises de surveillance de la qualité de l'air").

Il est important de constater qu'on ne peut pas implanter des stations de mesures où on veut. Les sites d'implantation doivent respecter un certain nombre de critères.

La Directive européenne demande l'implantation de super sites. Lors de la transposition en droit français, le Ministère en charge de l'environnement, statuera sur les lieux retenus.

Avis de la CE

Dont acte cf. avis de la CE ci avant pour « 46 – 100 - 103 – 109 ».

CE-Géné-01

Quel est le montant des amendes infligées à la France d'une part par l'UE pour le non respect des normes de qualité de l'air et d'autre part par le Conseil d'état (par motif et par année depuis 2018) ?

Réponse de la DREAL

La France est actuellement visée par deux procédures contentieuses pour non-respect des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote (NO2) :

- contentieux européen : la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a prononcé un arrêt en manquement à l'encontre de la France le 24 octobre 2019 pour dépassement des limites relatives au dioxyde d'azote dans 12 zones de surveillance (Clermont Ferrand, Toulon, Nice, Montpellier, Grenoble, Strasbourg, Toulouse, Marseille-Aix, Lyon, Paris, Reims et Vallée-de l'Arve). Le 3 décembre 2020, considérant que les mesures mises en place ne sont pas suffisantes, la Commission européenne a mis la France en demeure pour non-exécution de l'arrêt. Le 7 février 2024, la Commission européenne a adressé une mise en demeure complémentaire à la France dans le cadre du contentieux relatif au dépassement des valeurs limites de NO2 dans certaines zones. Il n'y a plus que quatre zones qui sont spécifiquement visées : les agglomérations de Paris, Lyon, Strasbourg, et Marseille-Aix. La France a répondu à cette mise en demeure, les conclusions de CJUE sont actuellement attendues.

- contentieux national : le 4 août 2021, le Conseil d'État a estimé que les mesures mises en place par l'État ne permettaient pas d'améliorer l'état de la qualité de l'air dans le délai le plus court possible. En 2021 et 2022, le Conseil d'État a condamné l'État à payer 3 astreintes de 10 millions d'euros. En 2023, il l'a condamné à payer 2 astreintes supplémentaires, réduites de moitié à hauteur de 5 millions d'euros par semestre de retard, constatant qu'il n'y avait plus de dépassement du seuil de pollution pour les particules fines dans aucune zone urbaine et qu'il ne demeurait plus que des dépassements au dioxyde d'azote dans deux agglomérations, celle de Lyon et celle de Paris.

En avril 2025, compte tenu des mesures en polluants dans ces 2 agglomérations et des actions mises en place, le Conseil d'État a jugé que sa décision devait être considérée comme exécutée. L'astreinte est levée.

Avis de la CE

L'aspect contentieux et les montants financiers importants imposent le succès du PPA et l'implication de tous et en premier lieu des EPCI et des communes. Il est nécessaire que le PPA soit présenté rapidement par des hauts responsables de la DREAL à tous les conseils communautaires des 5 EPCI concernés. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Géné-02

Quelles sont les raisons qui ont conduit à retenir certaines associations et pas d'autres comme membres du COPIL PPA, par exemple l'UCQ (Toulouse) et pas l'APCVEB (Balma) ?

Réponse de la DREAL

Le choix des associations qui ont intégré le COPIL du PPA a été effectué en listant les associations locales qui mentionnaient les enjeux qualité de l'air dans leur plaidoyer au moment du lancement de la révision du PPA. Cette liste a en outre été couplée à la liste des associations qui étaient déjà en relation avec la DREAL sur les sujets air et PCAET. Toutes les associations présentes dès le début des travaux de révision du PPA sont restées dans le processus tout au long de la révision et sont donc dans le COPIL.

Avis de la CE

La liste des participants au COPIL qui date de 2019 mérite d'être revue pour la renforcer tant par les associations que par des acteurs importants de la société civile et industrielle (par exemple UNICEM, MOBILIANS, ...). Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Géné-03

En début d'enquête si pratiquement toutes les communes avaient affiché l'avis d'enquête à la mairie, conformément à la réglementation, seulement 60% d'entre elles l'avait fait sur leur site internet malgré la demande instante de la commission d'enquête et de l'AO. Pour quelles raisons certaines communes (exemple Balma) ont-elles refusé de procéder à cette publicité simple et efficace pour leurs ressortissants. Quelles ont été les actions menées par l'AO et par les communautés de communes pour y remédier durant l'enquête. Quel fut en fin d'enquête le taux d'affichage pour les 113 communes concernées ?

Réponse de la DREAL

L'avis d'enquête publique a été affiché dans chaque EPCI, en préfecture de département et en sous-préfecture de Muret, et dans les mairies des 113 communes du périmètre du PPA (à noter que Toulouse a affiché l'avis d'enquête dans chacune de ses mairies de quartier).

De plus, 72 mairies sur 113, se sont fait le relais de cette enquête publique, via leur site Internet, leur gazette locale, bulletin officiel ou leur panneau-pocket.

Un courrier avec entête du Préfet de la Haute-Garonne a été envoyé aux 113 communes pour l'affichage de l'avis d'enquête et la publicité le 26 septembre 2025 (voir courrier en annexe).

Un mail a été envoyé par la DREAL à l'ensemble des communes le 7 octobre, leur demandant de relayer la tenue de l'enquête publique. La DREAL a également procédé à plusieurs appels téléphoniques de relance auprès des communes n'ayant pas procédé à la publicité de l'enquête publique sur leur site internet.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL, parfaitement réglementaire, montre le manque de volonté pour informer le public sachant que les publicités légales sont peu efficaces. A l'aire de la dématérialisation il est navrant qu'une commune telle que Balma refuse de publier l'avis d'enquête PPA sur son site internet !

CE-Géné-04

Quelles furent toutes les mesures de publicité tant légales que volontaristes menées par l'AO, le RP ? ainsi que les communautés de communes acteurs privilégiés du projet ? De même y a-t-il eu des actions publicitaires menées par Tisséo, autres acteurs privilégiés du projet ?

Réponse de la DREAL

L'article R. 123-11 du code de l'environnement stipule que de la publicité doit être faite dans 2 journaux différents et que l'avis d'enquête publique doit être affiché au minimum dans les préfectures pour les plans et programmes de niveau départemental ou régional.

Le PPA de l'agglomération toulousaine n'est ni un plan départemental ni un plan régional. Néanmoins, en sus de la publication dans les journaux, l'avis d'enquête publique a été affiché dans chaque EPCI, en préfecture de département et en sous-préfecture de Muret, et dans les mairies des 113 communes du périmètre du PPA (à noter que Toulouse a affiché l'avis d'enquête dans chacune de ses mairies de quartier).

Un flyer d'information sur l'enquête publique a été édité et transmis à l'ensemble des EPCI et communes pour utilisation soit dématérialisée soit pour mise à disposition papier après impression.

72 mairies sur 113, se sont fait le relais de cette enquête publique, via leur site Internet, leur gazette locale, bulletin officiel ou leur panneau-pocket. Les 5 EPCI ont également fait de la publicité sur leur site Internet, ainsi que la préfecture de la Haute-Garonne et la DREAL.

Un communiqué de presse a également été réalisé. Des articles sur l'enquête publique ont été publiés dans Actu Toulouse, la Dépêche et le Journal Toulousain.

L'ensemble des membres du COPIL du PPA ont été informés de la tenue de l'enquête publique et ont été invités à contribuer et à communiquer sur cette enquête publique. Le flyer relatif à l'enquête publique leur a été adressé à cet effet.

La DREAL n'a pas connaissance d'actions publicitaires menées par Tisséo Collectivités relatives à l'enquête publique du PPA.

Avis de la CE

Les relances de la DREAL ont été de faible efficacité ce qui démontre un réel désintérêt des communes pour le PPA, alors que ce sont des acteurs du projet à travers leurs ECPI. Tisséo aurait pu mettre des affiches dans son réseau. Pourquoi un acteur important du projet ne veut-il pas que cela se sache ?

CE-Géné-05

Le PPA a été élaboré dans le but de respecter les valeurs limites réglementaires actuelles pour la qualité de l'air. Cependant, l'Union européenne a adopté la Directive 2024/2881 en octobre/décembre 2024, qui fixe des seuils de concentration beaucoup plus stricts pour 2030, s'alignant sur les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Le PPA actuel anticipe que des milliers d'habitants resteront exposés à des dépassements des futures normes européennes de qualité de l'air de 2030 (notamment pour le NO2 et les PM 2,5)

Le RP s'engage-t-il à lancer des actions pour combler ce manque d'ambition et garantir la conformité aux objectifs 2030, au lieu d'attendre la révision ou l'avenant du plan prévu après la transposition de la directive en 2026 ?

Réponse de la DREAL

La révision du PPA engagée en 2019 s'inscrit dans le cadre réglementaire existant et ce PPA 3 propose de nouvelles actions qui permettront à chacun de respirer un air meilleur à horizon 2030. La qualité de l'air s'améliore sur l'agglomération toulousaine et aucune personne ne sera exposée aux valeurs réglementaires actuelles pour les NOx, les PM10 et les PM2,5.

Il est important de rappeler que le PPA a été mis en révision en 2019 et que la Directive a été adoptée en octobre 2024 soit au moment de la réception des résultats des modélisations effectuées par Atmo Occitanie sur l'incidence du plan d'action du PPA sur la qualité de l'air.

Pour arriver à l'étape de modélisation, il a fallu franchir de nombreuses étapes que sont : l'évaluation de l'état de la pollution, le benchmark d'actions, la validation des actions à mettre en œuvre sur le territoire et la définition des hypothèses. Ces étapes ont nécessité plusieurs années de concertation avec l'ensemble des partenaires.

Compte tenu de l'important travail mené pour élaborer ce plan d'action, le choix a été effectué de poursuivre le processus d'adoption du PPA afin de conserver une dynamique de territoire et mettre en œuvre sans plus attendre les actions du PPA.

Les résultats montrent qu'il faudra des efforts supplémentaires pour les PM2,5 alors que pour les NOx les résultats sont dans le champ des incertitudes de modélisation, ces dernières étant importantes pour de faibles niveaux de concentrations tels que les futures valeurs limites. Il est également à noter que l'année de référence de l'état de la pollution est 2019. Or les habitudes des citoyens évoluent. L'évaluation de la situation en 2030 fait l'objet de nombreuses incertitudes. Une nouvelle évaluation de la pollution conformément aux attendus de la transposition de la directive en droit français sera lancée dès lors que les attendus réglementaires seront précisément connus.

Afin d'être au plus proche de la trajectoire de diminution de la pollution permettant le respect des nouvelles valeurs limites en 2030, le passage à l'action pour poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air via la mise en place des actions ce PPA3 ne doit pas être retardé. L'adoption de ce PPA3 au plus vite doit le permettre tout en engageant en parallèle le travail de définition des actions supplémentaires et/ou de renforcement des actions existantes, dès lors que le cadre réglementaire issu de la transposition de la directive en droit français sera précisément connu.

Avis de la CE

Compte tenu de l'ancienneté du lancement de la 3ème révision du PPA, en 2019, il est effectivement recevable de n'avoir pas pu prendre en compte la directive européenne de 2024. Cependant la CE estime qu'il est nécessaire que la 3ème révision ne soit qu'une étape et demande par **une réserve** de lancer très rapidement une 4ème révision du PPA plus ambitieuse et qui devra se nourrir des remontées très pertinentes du public.

Concernant l'implantation des stations de mesures la CE reste très dubitative sur l'affirmation que cela relèverait d'un niveau européen et estime que la DREAL doit s'y intéresser conformément aux suggestions du public pour tout au moins instaurer un certain pouvoir décisionnel local (cf. ci avant). Ceci fait l'objet d'une **recommandation**. Les autres éléments de réponse sont satisfaisants.

CE-Géné-06

Malgré la reconnaissance de la toxicité accrue des particules ultra-fines (PM 1) et des « polluants éternels » (PFAS) par tous, et la recommandation de l'Autorité environnementale d'intégrer des actions supplémentaires sur ces polluants lorsque les données seront exploitables, pourquoi le PPA n'a-t-il retenu que les Nox, PM 10 et PM 2,5 ?

Quelles actions concrètes et avec quels financements seront mises en œuvre pour mesurer et caractériser précisément ces polluants émergents (notamment autour des zones sensibles comme les projets de chaufferies biomasse) et assurer que leur traitement ne soit pas seulement exploratoire mais débouche sur des mesures de réduction effectives au cours de la période 2025-2030 ?

Réponse de la DREAL

Aujourd'hui les PM1, PM0,1 et PFAS, ne figurent pas à l'article R. 221-1 du Code de l'environnement, ni dans la Directive européenne sur la qualité de l'air d'octobre 2024. Toutefois, ces polluants sont mesurés par Atmo Occitanie mais en l'absence de seuils ils ne sont pas pris en compte comme indicateurs de qualité de l'air.

En 2021, Atmo Occitanie s'est équipé de plusieurs compteurs à noyau de condensation (CPC) permettant la mesure en continu et en temps réel du nombre de particules fines et ultrafines à partir de 10 nm. L'un de ces appareils a été installé sur le territoire du PPA toulousain.

Dans le cadre du programme national d'amélioration des connaissances de la composition chimique et des sources de particules (CARA), le dispositif de surveillance des particules installé sur le territoire du PPA toulousain a été enrichi de nouveaux appareils de mesures :

- *Un dispositif de mesures du carbone suie (ou « Black Carbon »), indicateur pertinent de l'impact sanitaire des particules anthropiques, permettant une distinction de la source des particules (trafic routier ou combustion de biomasse)*
- *Un analyseur de caractérisation de la composition des particules par le suivi des concentrations en continu des espèces chimiques majeures des particules PM1 (matière organique, nitrate, sulfate, ammonium, ...)*

Les données sont actuellement collectées. Atmo Occitanie se forme sur ces dispositifs de mesures et la collecte de données et doit également mettre en œuvre un protocole pour utiliser ces données en temps réel.

Avis de la CE

La CE prend acte des éléments de réponse de la DREAL qui s'appuie sur la réglementation existante. Si les seuils fixés par l'OMS ne sont pas, à ce jour, opposable à la France, il paraît nécessaire que le PPA s'y prépare. Les polluants, tels les PM1, PM0,1 et PFAS qui sont difficilement quantifiables et qui ne figurent ni dans le code de l'environnement ni dans la directive européenne 2024 devront cependant être surveillés afin d'être pris en compte dès qu'ils relèveront du PPA comme indiqué par la DREAL, et notamment pour le PPA4. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**

CE-Géné-07

Le PPA comporte 30 actions dont seulement cinq sont jugées quantifiables. L'Ae a souligné à plusieurs reprises le manque de valeurs initiales, de cibles et d'échéances claires pour les indicateurs dans l'ensemble des fiches actions. Par ailleurs, des contributeurs publics ont demandé que le contrôle de la réglementation des activités économiques (action AE1) soit reclassé en Priorité 1 pour renforcer la confiance citoyenne. Quelles sont les étapes précises et le calendrier imposés aux porteurs d'actions pour renseigner l'ensemble des indicateurs non quantifiés (cible, coût, impact) des 25 actions restantes,

Comment le porteur de projet justifie-t-il de maintenir le contrôle réglementaire des activités économiques en Priorité 2

Réponse de la DREAL

Le cahier des actions a été construit pour que l'ensemble des actions soient mises en œuvre sur le laps de temps du PPA soit de 2026 à 2030.

L'action AE1.1 avait été classée en priorité 2 compte tenu du faible gain attendu sur la qualité de l'air car les cibles visées par cette action ne sont pas les plus importants contributeurs en termes de pollution atmosphérique (cf. chapitre 7 – Installations industrielles du présent document). Compte tenu des nombreuses demandes formulées en ce sens dans le cadre de l'enquête publique, l'action AE1.1 va être reclassée en priorité 1 dans le PPA.

Un tableau de suivi des indicateurs a été proposé dans le cadre du mémoire en réponse à l'autorité environnementale. Il est joint en annexe du présent document. Il sera complété en amont des COPIL de suivi du PPA et présenté lors des COPIL.

Avis de la CE

Dont acte.

CE-Géné-08

Pourquoi Tisséo, acteur important du PPA et Autorité Organisatrice de la Mobilité n'a-t-il pas rendu son avis dans le délai réglementaire ? Y a-t-il eu une bonne information de l'AO et/ou du RP et des relances effectives ou simplement un manque d'implication de Tisséo ?

Il en est de même pour la communauté de communes des Coteaux de Bellevue, pourquoi un avis hors délais qui dénote d'un manque d'implication. ?

Ces entités sont des pilotes d'actions du PPA, comment le RP s'assurera aussi bien pour eux que pour tous les autres pilotes d'actions de leur implication effective ce qui conditionne le succès du PPA ?

Réponse de la DREAL

Un Comité d'orientation (CODOR) du PPA s'est tenu le 20 mars 2025 lors duquel les modalités de la consultation réglementaire ont été présentées. Un courrier reprenant ces modalités a été transmis aux EPCI le 5 mai 2025, puis 3 relances les 2 juin, 4 juillet et 18 juillet 2025.

La date des conseils communautaires est établie plusieurs mois à l'avance afin que les élus puissent les intégrer à leur agenda. Les ordres du jour et contenus présentés doivent également être prêts au moins 2 mois à l'avance.

La consultation réglementaire durant 3 mois, certains EPCI n'avaient pas de conseil communautaire programmé dans ce laps de temps. Il en est de même pour Tisséo Collectivités qui ne disposait pas de comité syndical pendant la période de consultation.

Avis de la CE

Il est regrettable que des contraintes administratives et organisationnelles puissent bloquer des processus techniques. Il appartient aux acteurs concernés de mettre en place des mesures permettant de supprimer ces dysfonctionnements.

CE-Géné-09

Le bilan de la consultation des communes a révélé une participation extrêmement limitée (15 avis transmis sur 118 entités consultées) et une appropriation inégale du PPA par les collectivités (EPCI et communes), ces dernières ayant de la difficulté à intégrer la qualité de l'air dans leurs documents structurants (PLUi, SCoT). Quels mécanismes de soutien financier et technique spécifiques seront mis en place pour les 5 EPCI et les 113 communes afin de garantir que les objectifs ambitieux du PPA (tels que l'augmentation de la part modale vélo ou l'intégration du RER toulousain) soient effectivement traduits et déclinés de manière "volontariste" et non seulement "délégée" dans la planification locale (urbanisme, mobilité), conformément aux attentes soulevées par la commission d'enquête

Réponse de la DREAL

A l'heure actuelle, seules 3 actions du PPA nécessitent un financement extérieur : les 2 actions de l'AUAT (T1.1 et MI2.1) et l'action de la CCI (AE2.1).

Les actions relevant des EPCI et de Tisséo découlent de programmation de leur politique publique et seront financées en propre, en faisant intervenir des subventions tels que le FEDER, le Fonds vert, ...

Le choix de disposer d'actions opérationnelles et validées par la gouvernance des EPCI montre le fort investissement de ces parties prenantes et explique en partie la durée de révision du plan.

Avis de la CE

Dont acte.

CE-Géné-10

Pourquoi des associations (notamment l'AUTATE) ont-elles été sollicitées pour l'élaboration du PPA puis « oubliées » pour les phases de concrétisation et de pilotage ?

Réponse de la DREAL

L'AUTATE a fait partie de chaque étape du PPA. Ils étaient d'ailleurs présents lors du dernier COPIL en juin 2025 (voir feuille de présence en annexe).

Avis de la CE

Dont acte.

CE-Géné-11

Le plan d'actions est le résultat d'un processus de co-construction impliquant l'ensemble des parties prenantes du territoire soit une cinquantaine de structures dont les collectivités territoriales. Le plan repose sur quinze différents porteurs d'actions qui agissent comme les « ambassadeurs » du PPA.

Chaque action a un porteur responsable de son bon déroulement et de sa mise en œuvre. Par exemple pour les actions liées aux Transports, on retrouve principalement Tisséo Collectivités ainsi que le Conseil départemental de la Haute-Garonne. Pour certaines actions il y a 2 porteurs. Outre les difficultés d'un « commandement » bicéphale, comment les « porteurs » pourront-ils faire participer voire obliger les collectivités locales sur lesquelles ils n'ont pas de pouvoir « hiérarchique » à proposer voire assurer certaines sous-actions (exemple aire de covoitage) qui ne réussiront qu'avec la contribution de toutes les instances dirigeantes concernées ?

Réponse de la DREAL

La DREAL se chargera de collecter les données relatives à l'avancement de chaque action auprès des pilotes de l'action. Pour les actions multi-acteurs, chaque acteur sera sollicité.

Dans le cas où la collecte des données ne permettrait pas de récupérer l'ensemble des informations nécessaires, ou dans le cas où une ou plusieurs actions n'auraient pas avancé au rythme prévu, la DREAL proposera un cadre de travail adapté, avec les porteurs d'actions, voire les partenaires, afin d'identifier les freins et les leviers potentiels pour faire progresser l'action.

Un point annuel de l'avancement des actions sera effectué en COPIL et, le cas échéant, le CODOR pourra être saisi si une ou plusieurs actions sont incomplètes ou peu avancées par rapport au calendrier de l'action (voir schéma de la gouvernance du PPA présenté ci-avant).

Avis de la CE

Dont acte, cf. avis précédents de la CE pour demander la mise en place d'un pilotage efficace du PPA et surtout pour sa révision (COPIL trimestriel, optimiser la liste des participants, créer des commissions Adhoc etc ...).

CE-Géné-12

Les 30 actions du cahier des actions du PPA, regroupées par secteur et récapitulées ci-après :

I. Secteur Mobilités Transports (15 actions)

Code	Action (Objectif Principal)	Porteur de l'action
T1.1	Réaliser une analyse sociologique et comportementale sur l'attachement à la voiture et les freins aux modes actifs.	AUAT (Agence d'urbanisme et d'aménagement toulousaine)
T1.2	Accélérer et faciliter l'usage du vélo.	Tisséo Collectivités
T1.3	Développer / instaurer des plans piétons au sein des communes et intercommunalités.	Tisséo Collectivités
T1.4	Favoriser l'usage des transports en commun.	Tisséo Collectivités et La Région Occitanie
T1.5	Développer et promouvoir le covoiturage.	Conseil départemental de la Haute-Garonne
T1.6	Développer et promouvoir l'autopartage.	Tisséo Collectivités
T1.7	Développer le management de la mobilité pour réduire l'impact des trajets pendulaires.	Tisséo Collectivités
T2.1	Améliorer les signalisations et les aménagements au profit des transports en commun et mobilités actives.	EPCI (Établissement public de coopération intercommunale)
T2.2	Développer des parkings connectés aux axes de transport en commun afin de favoriser leur utilisation.	Tisséo Collectivités
T3.1	Amplifier le développement des stations de ravitaillement en carburants alternatifs à l'énergie fossile.	EPCI et SDEHG (Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute-Garonne)
T3.2	Poursuivre et amplifier le renouvellement des flottes de transport en commun.	Tisséo Collectivités et La Région Occitanie
T4.1	Réduire l'impact sur la qualité de l'air de la logistique du dernier kilomètre.	Cluster TEN LOG
T4.2	Utiliser la commande publique comme levier de réduction des émissions liées au transport de marchandises.	Etat
T5.1	Réduire les émissions au sol du secteur aérien (engins de piste).	Aéroport Toulouse-Blagnac
T5.2	Réduire les émissions liées à l'accès à la zone d'activité aéroportuaire et aéronautique.	Tisséo Collectivités

II. Secteur Résidentiel/Tertiaire (4 actions)

Code	Action (Objectif Principal)	Porteur de l'action
------	-----------------------------	---------------------

R1.1	Diminuer les émissions issues des appareils de chauffage au bois domestiques peu performants (via notamment le Fonds Air Bois).	État (DREAL)
R1.2	Réduire les émissions grâce au développement de réseaux de chaleur.	EPCI
R1.3	Progresser dans la connaissance des émissions des chaufferies collectives de puissance comprise entre 400 kW et 1 MW.	État (DREAL)
R2.1	Valoriser les déchets verts et sensibiliser sur les effets de l'interdiction du brûlage.	EPCI

III. Secteur Activités Économiques (6 actions)

Code	Action (Objectif Principal)	Porteur de l'action
AE1.1	Réaliser des contrôles inopinés des rejets atmosphériques des installations les plus émettrices (ICPE).	État (DREAL, Préfecture)
AE1.2	Réaliser un inventaire des installations de combustion au régime déclaratif (1 à 20 MW) et contrôler la conformité des rejets.	État (DREAL, Préfecture)
AE2.1	Développer le recours aux audits Air-Énergie pour les PME, artisans et commerçants.	CCI Haute-Garonne
AE3.1	Améliorer la connaissance des émissions du secteur agricole avec des données locales et mettre en place des actions de sensibilisation.	État
AE3.2	Évaluer les enjeux agricoles du territoire et accompagner la transition du secteur agricole.	État
AE4.1	Réduire les émissions de poussières liées aux chantiers (BTP, métro, etc.).	Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie (FRTP Occitanie)

IV. Secteur Mesures Intersectorielles (5 actions)

Code	Action (Objectif Principal)	Porteur de l'action
MI1.1	Proposer des formations à destination d'un public large (collectivités, grand public, entreprises) sur la pollution atmosphérique.	CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement)
MI1.2	Améliorer la communication autour de la qualité de l'air sur le territoire.	État (DREAL) et CPIE
MI1.3	Renforcer les dispositifs de sensibilisation à destination des jeunes.	ARS (Agence régionale de santé)
MI2.1	Intégrer dans les réflexions stratégiques d'aménagement les principes de l'urbanisme favorable à la santé.	AUAT
MI2.2	Proposer des outils d'aide à la décision publique pour améliorer la qualité de l'air.	État (DREAL)

Soit pour les 30 actions la répartition suivante :

Tisséo (8 actions dont 2 coportées avec la région), Etat (DREAL Préfecture (9 actions dont 1 coportée avec CPIE), la Région (2 actions coportées avec Tisséo), Conseil Départemental (1 action), les 5 EPCI (4 actions dont 1 coportée avec SDEHG), AUAT (2 actions), CPIE (2 actions dont 1 coportée avec Etat), SDEHG (1 action coportée), Cluster TEN LOG, (1 action), Aéroport Blagnac (1 action), CCI (1 action), FRTP (1 action), ARS (1 action).

Pourquoi les EPCI sont-elles si peu « chargées » alors qu'elles représentent toute la population concernée et surtout un pouvoir décisionnel important ? Les communes seront-elles impliquées, au vu de leur non-participation ? Les 4 actions coportées ne risquent-elles pas de végéter du fait de l'absence d'un pouvoir décisionnel unique ? A contrario certaines actions ne pourront réussir qu'avec un accord voire une non opposition d'autres partenaires incontournables, notamment les collectivités locales, est-il prévu un recours à une autorité supérieure décisionnelle ?

Réponse de la DREAL

Le porteur de l'action est celui qui coordonne les partenaires, mais il ne réalise pas l'action seul. Ainsi les EPCI se retrouvent avec un pilotage de 4 actions pour lesquelles ils ont un pouvoir décisionnel et sont partenaires de 11 actions. En particulier, sur le sujet de la mobilité Tisséo porte un grand nombre d'actions compte tenu de sa compétence d'autorité organisatrice de la mobilité mais un nombre important de ces actions sont menées en partenariat avec les EPCI.

Un des points forts du PPA de l'agglomération toulousaine est la participation engagée des EPCI dans son élaboration. Les actions proposées ont été validées par l'ensemble des partenaires et les fiches actions construites par eux. Ainsi les mesures détaillées qui amènent à la réalisation de l'action ont été produites par les acteurs qui ont jugé être en mesure de les mettre en œuvre. Nous entendons les observations qui indiquent que le PPA n'est pas assez ambitieux et n'atteint pas les seuils de la Directive européenne en cours de transposition en droit français, mais ce projet de PPA est au plus proche du terrain et réalisable.

Afin d'être au plus proche de la trajectoire de diminution de la pollution permettant le respect des nouvelles valeurs limites en 2030, le passage à l'action pour poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air via la mise en place des actions ce PPA3 ne doit pas être retardé. L'adoption de ce PPA3 au plus vite doit le permettre tout en engageant en parallèle le travail de définition des actions supplémentaires et/ou de renforcement des actions existantes, dès lors que le cadre réglementaire issu de la transposition de la directive en droit français sera précisément connu.

La gouvernance décrite en pages 137 et 138 du PPA doit permettre d'assurer un suivi efficace de la mise en œuvre du plan. La structuration de cette gouvernance est issue d'une demande du COPIL.

Des groupes de travail thématiques se réuniront périodiquement, à une fréquence définie lors de la première séance de travail, pour suivre les actions en cours sur leurs thématiques respectives. Ils seront pilotés par la DREAL Occitanie.

Le pilotage du PPA est assuré par la DREAL et le COPIL assure le suivi de la bonne mise en œuvre du PPA. En cas de dérive ou de blocage sur une ou plusieurs actions il peut solliciter le CODOR, instance politique présidée par le préfet de département, pour trouver une issue à une action qui serait bloquée.

Avis de la CE

Dont acte cf. les avis de la CE sur ces points qui ont été évoqués précédemment.

5.2. Alternative à la voiture individuelle (Voit)

Observation : 06 – 12 – 19 – 21 – 22 – 24 – 34 – 44 – 57 – 58 - 71, 72, 76, 84, 96, 98, 99.

06

Je suis partisan pour minimiser les voitures dans les villes pour favoriser les transports. Mais quand je me rends compte que le même trajet en voiture me prend 20min et en transport en commun 1h15 pour déposer mes enfants ou 1 h en voiture avec les bouchons contre 1h45 en transports en commun pour aller travailler ce n'est pas envisageable. De plus il faut arrêter de sacrifier un mode de transport et il faut plutôt d'essayer de fluidifier le trafic car plus il y a de bouchon plus il y aura de pollution. Faire un périphérique ou un double périphérique permettrait de fluidifier, continuer l'Arc en ciel sur Eisenhower. Trop de projets mis en attente alors que l'on paye toujours plus d'impôts.

Élargir la route d'Auch, arrêter la limitation à 90km/h sur les grands axes (périphérique, entrée d'autoroute et autre). Vous créez également des bouchons à l'endroit où se trouve les radars. Toulouse est un calvaire en voiture.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Les études montrent que l'augmentation de la capacité routière, accroît inévitablement le trafic et donc la pollution atmosphérique.

Plus l'accès à la route est facilité, plus les citoyens vont loin et s'éloignent des villes. Petit à petit, les congestions de trafic reviennent.

Le PPA n'a pas vocation à agir sur le volet routier prévoyant des actions de nature à décongestionner le trafic par la création de voies supplémentaires mais aussi par la proposition de modes de déplacement alternatifs (transport en commun, vélo, marche, covoiturage...).

Concernant le temps de transport en commun du contributeur, aucune réponse ne peut être apportée sans connaître le trajet effectué.

Avis de la CE

La DREAL fournit une réponse pertinente sur le plan stratégique, en rappelant la doctrine selon laquelle l'augmentation de capacité routière accroît le trafic et la pollution. Toutefois, concernant l'exemple précis de temps de trajet en transports en commun (TC) jugé excessif par l'usager, la DREAL se limite à indiquer qu'aucune réponse ne peut être fournie sans connaître le trajet effectué, éludant la question de l'insuffisance qualitative du réseau TC.

21

Voici quelques remarques au sujet des thématiques développées dans l'enquête publique :

* Alternative à la voiture individuelle :

Tout d'abord, il nous faut accélérer au plus vite l'arrivée de lignes RER pour la banlieue Toulousaine avec la création de nouvelles gares, des navettes de type mini bus électrique afin de transporter les voyageurs jusqu'au train.

S'agissant plus particulièrement de la Commune de Rouffiac-Tolosan, il y a lieu de créer une gare avec un parking suffisamment grand (automobiles, cycles et véhicules légers), une ou plusieurs lignes de minibus visant à desservir les communes des Coteaux Bellevue ; ceci afin de limiter la circulation de véhicules automobiles qui génèrent de fortes nuisances au sein des villages.

Par ailleurs, s'agissant des lignes de bus, il convient de les favoriser quel que soit le jour de la semaine. Il est incompréhensible que la ligne Tisseo n°68 ne fonctionne pas le Dimanche.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le développement du Service express régional métropolitain est prévu dans le PPA au niveau de l'action T1.4.

Une mission de préfiguration a été lancée en janvier 2025 pour définir un schéma d'ensemble et préparer le plan de financement. Convaincu que le SERM est une réponse forte pour favoriser un mode de déplacement autre que la voiture, le PPA l'a inclus dans son plan d'action. Néanmoins, à défaut de mesures précises qui ont commencé à être débattues en 2025, le PPA ne pouvait apporter plus de précision sur la mise en œuvre de ce projet sur la période 2025-2030.

Concernant la commune de Rouffiac-Tolosan, la définition des orientations du Plan des Mobilités dont la révision débutera en 2026, sera l'occasion de définir plus précisément les besoins des territoires.

C'est d'ailleurs dans cette optique que Demain Mobilités (démarche participative organisée par Tisséo) a été mise en œuvre.

Avis de la CE

La CE apprécie la réponse qui positionne le PPA comme un document cadre intégrant le Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de l'action T1.4. Cependant, les détails d'aménagement spécifiques demandés (gare/parking à Rouffiac-Tolosan) sont renvoyés à la révision future du Plan des Mobilités (PDM) qui débutera en 2026, soit un renvoi, pour les précisions opérationnelles, à d'autres documents de planification locale.

22

> La vignette crit'air doit réduire l'accès en ville aux véhicules polluants en cas de pic de pollution, mesure jugée discriminatoire car mettant en difficulté les ménages les plus modestes. Environ 40% des ventes de voitures sont des SUV et autres énormes véhicules, encombrants, gourmands en carburant, dangereux (impact des SUV sur les piétons et vélos...). Les villes, les rues, les parkings aériens et plus encore souterrains, ne sont pas conçus pour des engins surdimensionnés occupant deux places pour le prix d'une et polluants. Pourrait-on imaginer de ne laisser rentrer dans la cité, que les "citadines", électriques ou essence, le temps que le parc auto évolue. Ajouter le covoiturage et le partage de véhicules, avec des "bonus" : voie de périphérique réservée au covoiturage (déjà expérimenté), parkings gratuits pour les petites voitures et surtaxé pour les énormes (car il faut plus de place...)

-> La vitesse a été réduite de 20km sur la A62 au Nord de Toulouse. Faire de même sur la A61. Étendre à tous le réseau des autoroutes (il est fait mention du fait que la pollution est mobile, qu'ilagit ici, n'a que peu d'effets sans action régionale, voire nationale ou transfrontalière)

-> réduire en proportion les tarifs autoroutiers pour "baisse du service rendu" puisqu'on roulerait moins vite. La construction des autoroutes ayant été déjà plus que largement payée.

-> Pas de nouvelles grandes infrastructures routières. Tout aménagement routier crée un appel ralentiissant la modification des habitudes et le développement des alternatives. Si l'on crée de la facilité, pourquoi s'en priver et pourquoi faire autrement ?

Le problème n'est pas forcément le manque de routes, mais le trop de voitures : 38 millions de véhicules en France.

-> la création de "terminus" multimodaux, style métro (TB), crée un afflux de véhicules et le besoin d'immenses parkings (saturation des axes, artificialisation, conso de dérivés pétroliers...). Ces aménagements doivent intégrer l'impact sur les flux automobiles convergeant vers ces points stratégiques, et les moyens d'y répondre ou de les éviter : navettes pendulaires à haute fréquence, vélo... ?

-> peut-être reconstruire à la baisse l'idée du "toujours plus vite" et arrêter de faire des "voies rapides" pour gagner quelques minutes au prix de centaines d'hectares de champs, forêts et milieux naturels détruits, au bénéfice d'une infime partie de la population. La perte de "nature" est définitive et nuisible pour tous.

-> la pollution et le CO2 : c'est d'abord de la physique. La vitesse, la transformation ou le changement de température de la matière, de quelque façon que ce soit, c'est de l'énergie, donc du

CO2. Le CO2 émis maintenant, quel que soit la cause et la raison, fut-elle bonne, l'est pour des milliers d'années et s'ajoute au CO2 déjà présent. Le réchauffement climatique n'en est donc qu'à ses débuts. +4C° n'est pas une limite, mais une étape. Et après ?

-> réduire la vitesse, la puissance, le poids des moyens de transport, les distances, reste la seule façon de réduire la quantité d'énergie et de matière nécessaires à leur confection et leur fonctionnement, donc de réduire les GES, donc de réduire la pollution et espérer ralentir les bouleversements climatiques. Aller plus vite / plus lourd / plus loin = consommer plus d'énergie : E=MC2. Énergie, masse et vitesse sont liés.

-> optimiser des moteurs, mais multiplier ou augmenter la taille et le poids des autos = effet rebond : la consommation unitaire baisse, la consommation globale augmente toujours.

-> et bien d'autres choses encore qui ne font pas plaisir à entendre.

Réduire les pollutions ? : levons le pied.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

En France, la réglementation sur l'homologation, la vente et la circulation des véhicules est du ressort du gouvernement et du Parlement. Seuls des textes nationaux (lois, décrets) peuvent interdire la vente ou la circulation de certains types de véhicules sur l'ensemble du territoire.

En local, le PPA peut reprendre comme action la mise en place de la ZFE et la restriction de circulation de certains véhicules sur la base des vignette crit'air.

La ZFE de Toulouse étant en place depuis 2022, elle a été prise en compte dans le scénario fil de l'eau mais pas comme nouvelle action du PPA.

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) peuvent avoir des effets contraires selon leur mode d'inscription dans le tissu urbain :

- *une tendance à la valorisation foncière du quartier, à l'amplification des activités de proximité, résultant de l'effet de centralité et d'accessibilité privilégiée offerte par le PEM*
- *une tendance à la dégradation et dévalorisation du quartier du fait des dysfonctionnements du pôle (congestion des accès, bruit, insécurité, pollution atmosphérique etc.)*

Développer un PEM dans un tissu existant permet de répondre à une multitude de problématiques urbaines, au-delà de celles associées uniquement au réseau de transport. Le PEM est conçu comme un outil d'aménagement d'un quartier à plus forte densité et à usage mixte, à distance réduite de marche d'une station de transport en commun.

Chaque projet étudie la proximité des transports en commun, combinée à la possibilité de pratiquer la marche dans le quartier et de profiter de services dans les environs immédiats pour favoriser un mode de vie multimodal pour tous les usagers.

Ils doivent intégrer des composantes essentielles qui garantissent l'accessibilité, la connectivité, la diversité de l'offre de transport et une expérience utilisateur optimale.

L'analyse des flux de véhicules et le choix stratégique de l'emplacement sont donc déterminants pour assurer la réussite du projet et éviter les effets indésirables comme la création de nouvelles zones de congestion.

Concernant la baisse de la vitesse sur les axes routiers, de nombreuses diminutions de la vitesse maximale autorisée sur les grands axes routiers de l'agglomération toulousaine ont d'ores et déjà été mises en œuvre. Les dernières réductions de vitesse sur les grands axes concernent notamment les réductions de la vitesse sur l'A62 et la RN124. Il convient toutefois de noter qu'une étude de l'ADEME montre, qu'au dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote mais qu'en dessous de 70 km/h, cet effet est plutôt négatif.

Avis de la CE

Il convient d'admettre qu'en distinguant les niveaux de compétence, l'interdiction de circulation de certains types de véhicules (SUV, citadines) relève de la réglementation nationale. Concernant la réduction de vitesse, la DREAL mentionne les réductions déjà faites et utilise une étude de l'ADEME pour tempérer l'effet positif d'une baisse sous 70 km/h, apportant une justification technique aux limites des actions locales sur la vitesse. Enfin, elle reconnaît que l'analyse des flux et l'emplacement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont déterminants pour éviter la congestion et les nuisances, validant la préoccupation du contributeur. En 2015, la commission d'enquête du PPA2 avait émis une réserve demandant la baisse de la vitesse sur la rocade et autres voies chargées (A61, A64 et A68, ainsi qu'aux routes D817, D820 et D980). Il y eut seulement réduction sur l'A62 puis sur la RN124 et la DREAL avait indiqué y réfléchir pour le reste : « *des travaux complémentaires préalables restaient nécessaires...* ». Dix ans ont passé sans réelles études sur ce sujet. Il est impératif que cela soit traité dans le fond objectivement et scientifiquement à l'exclusion de l'aspect électoral. Cela fait l'objet d'une **recommandation**.

24

Il est remarqué que le quartier de Fontaine-Lestang à Toulouse subit la pollution des véhicules circulant sur la rocade (le dispositif ZFE est caduque désormais), la pollution du trafic aérien et celle de la future usine de biomasse. Si la qualité de l'air toulousain est souvent qualifiée de "moyenne" sur les différentes applications en ligne, on peut imaginer sa véritable nature pour ce quartier.

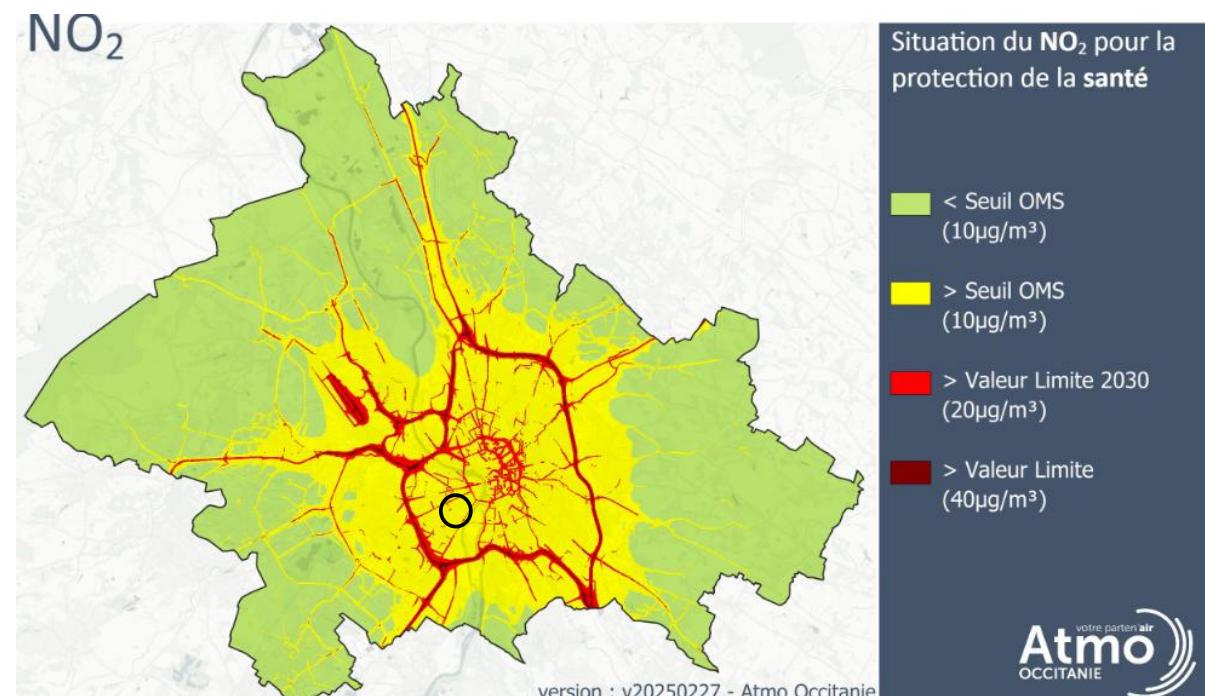
Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Les émissions liées au trafic routier ont été prises en compte dans l'évaluation initiale de la pollution et sont le point de départ de la projection pour 2030 grâce aux actions du PPA.

Atmo Occitanie fournit des cartes pour l'agglomération toulousaine. La carte ci-dessous pour l'année 2024 permet de constater que les seuils entre les valeurs 2030 et 2050 sont atteints au cœur des quartiers. Les valeurs limites actuelles se situent au droit des axes routiers.



Quartier Fontaine Lestang

Avis de la CE

La réponse de la DREAL à cette contribution est partiellement insuffisante. En effet la DREAL se concentre sur l'un des trois principaux problèmes soulevés par le contributeur : la pollution liée au trafic routier. Elle fournit une réponse technique et contextuelle à cet égard en rappelant que les émissions liées au trafic routier ont été prises en compte dans l'évaluation initiale de la pollution et sont intégrées dans la projection pour 2030. La DREAL utilise les cartes d'Atmo Occitanie pour montrer que, pour le dioxyde d'azote (NO₂), les seuils entre les valeurs 2030 et 2050 (OMS) sont atteints au cœur des quartiers (y compris par implication Fontaine-Lestang), tandis que les valeurs limites actuelles se situent au droit des axes routiers. Comme le montre la carte présentée, seules les routes sont en rouge (> valeur limite 2030) ! Compte tenu que ce quartier subit également la pollution du trafic aérien et subira celle de la future usine de biomasse, il est difficile de croire qu'il est dans le jaune !

La contribution indique que le dispositif ZFE est « caduque désormais » ce qui est erroné en théorie comme la DREAL l'a indiqué ci avant mais la ZFE n'est en fait pas appliquée.

La CE estime que les modélisations ont leurs limites et qu'il faut installer des stations de mesures, afin de déterminer la réalité de la pollution de ce quartier, probablement le plus exposé de Toulouse, comme cela fut fait pour le bruit avec des résultats réels différents de ceux des modélisations. La CE estime qu'il faut faire une étude objective de la pollution de l'air sur ce quartier et celui des Sept Deniers en concertation étroite avec les riverains pour le placement des capteurs. Cela fait l'objet d'une **recommandation** (cf. CE-Géné-03).

34

L'axe de la route de Castres entre Quint Fonsegrives et la sortie de Drémil Lafage est encore à ce jour en dehors des projets sur une alternative individuelle. Sur cet axe circule les habitants du secteur mais surtout les personnes qui habitent au-delà jusqu'au Tarn.

Pour les habitants du secteur, compte tenu du coût des transports en commun, des distances et du danger de la route de Castres, il faudrait une offre d'autopartages électrique avec des stations réparties sur le territoire. Une piste cyclable reste obligatoire car il est maintenant possible de faire 11 km en vélo électrique même en côte. Et un parking relais devrait être réalisé pour les personnes venant de loin au niveau de la route de Gauré (avec, à cet endroit, possibilité de prendre une voiture électrique, une navette, un vélo).

De plus une réflexion devrait être menée sur la pollution engendrée par les camions qui amènent la terre des chantiers de Toulouse sur un terrain qui est sur la route de Gauré.

Pour réduire la pollution des voitures, il pourrait aussi être envisagé de mettre toutes les voies de l'agglo à 50 à l'heure max (Y compris la route de Castres).

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La définition des orientations du Plan des Mobilités dont la révision débutera en 2026, sera l'occasion de définir plus précisément les besoins des territoires.

C'est d'ailleurs dans cette optique que « Demain Mobilités » (démarche participative organisée par Tisséo) a été mise en œuvre.

Concernant les routes, une étude de l'ADEME montre que sur les routes à trafic normal (hors agglomération où les voitures s'arrêtent en permanence aux feux, stop, passages piétons...), au dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote. En dessous de 70 km/h, cet effet est plutôt négatif.

Avis de la CE

La DREAL fournit une réponse pertinente en rappelant que le PPA n'a pas vocation à régler une problématique individuelle. L'action est conditionnée par l'obtention de précisions sur le caractère légal ou illégal du dépôt de terre pour déterminer si des actions peuvent être mises en œuvre

44

Avant de faire culpabiliser les français sur leur mode de déplacement, il faudrait que le gouvernement, les industriels pensent à l'impact sur la planète avant.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Sur le territoire du PPA, l'industrie représente sur le territoire 6 % des émissions de NOx (derrière le transport et le résidentiel), 12 % des émissions de PM10 (derrière le résidentiel et l'agriculture) et 7 % des émissions de PM2,5 (derrière le résidentiel).

Le mode de vie des citoyens est la première cause de pollution locale.

Avis de la CE

La DREAL s'appuie sur une vérité scientifique locale (la prédominance des pollutions liées aux activités quotidiennes), elle ne répond pas au malaise sociétal exprimé par le contributeur concernant la répartition de l'effort de transition.

46

Stratégie de Mobilité : La nécessité d'adopter un cadre de référence global pour le périmètre PPA (inspiré du cas de Copenhague, visant 1/4 de part modale par mode de transport : marche, vélo, auto, TC) est mise en avant. Projets Structurants : L'observation mentionne l'obligation de réussir l'arrivée du métro à Labège et l'ouverture de la ligne C sur le périmètre PPA. Elle souligne la nécessité de préparer les esprits à une répartition de part modale de type « Copenhague » pour le terminus C de Labège, qui inclut un parking de 1000 places. Incitations : Il est proposé un accompagnement fort du personnel des collectivités locales au recours aux modes alternatifs (actifs, covoiturage, autopartage, TC) et une politique de stationnement des véhicules légers. Le développement du covoiturage et de l'autopartage est cité comme une solution à investissement modeste. L'outil covoiteo de Tisséo est mentionné comme un outil utile à faire connaître.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Entre 2013 et 2023, l'utilisation du vélo est passée de 3,4 à 6,4 % sur Toulouse, de 1,6 à 3,7 % en première couronne. L'enquête ménage réalisée en 2023 par l'AUAT (Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse) montre une hausse de 30 % de la marche et une baisse de 8 % des déplacement en voiture, alors même que l'agglomération accueille 10 000 nouveaux habitants chaque année.

Le modèle Copenhague n'est pas encore atteint, mais la dynamique de changement de comportement est enclenchée dans un contexte où les EPCI doivent répondre à la fois aux enjeux climatiques mais également aux enjeux économiques et sociétaux (logements, services, éducation, ...).

Le PPA prévoit également des actions de formation à destination d'un public large (collectivités, grand public, entreprises, etc.) afin de sensibiliser à la pollution atmosphérique, ses impacts et les leviers d'action pour la réduire (actions MI1.1 et MI2.1) et une action dont l'objectif est de proposer un ou des outils permettant aux collectivités de prendre en compte la dimension qualité de l'air en matière d'aménagement du territoire sur un panel de sujet comme l'urbanisme et la mobilité (action MI2.2).

Avis de la CE

Dont acte.

57

Vous indiquez : "le PDU 2012 cadre légalement les déplacements dans l'agglomération toulousaine" Vous donnez en note 42 le lien vers le PDU annulé (Tisseo collectivités, Projet Mobilités 2020-2025-2030, <https://tisseo-collectivites.fr/projet-mobilites-2020-2025-2030-documents>) mais pas le lien vers le PDU en vigueur, pourquoi ?

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

C'est une erreur matérielle. Le futur Plan de Mobilité en cours d'élaboration viendra remplacer ces documents.

Avis de la CE

Dont acte.

58

Dans le PPA, il est prétendu que la circulation va diminuer alors que dans le document issu des services de la Préfecture, c'est le contraire : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/irecontenu/telechargement/102508/650814/file/Rapport%20EMM.pdf>.

Dans ce même document EMM, sont listés tous les projets routiers que vous préconisez. Les conséquences (pollution de l'air) vont à l'encontre des objectifs du PPA.

Dans le PPA, vous ne mentionnez pas non plus le plan de développement routier de Toulouse Métropole (PARM ou PAMM) : <https://metropole.toulouse.fr/parm>.

La conclusion de ce point est que le PPA n'est pas du tout cohérent avec les plans et les intentions réelles de la Préfecture (EMM) et de la Métropole (PARM).

Pièce jointe : 914_num58.jpg

<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/irecontenu/telechargement/102508/650814/file/Rapport%20EMM.pdf>

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Dans le PPA, il est indiqué dans l'état initial sur les transports que « le développement de l'aire urbaine et son étalement sont à l'origine d'une forte augmentation des déplacements. Les projections socio-économiques 2030 issues du Plan de Déplacement Urbain (PDU) mentionnent une augmentation de 16 % de la population et de 29 % des emplois, générant une augmentation de 16 % de déplacements supplémentaires entre 2017 et 2030. ».

Le PPA de l'agglomération toulousaine intègre les projets des EMM. Ces EMM ne comportent pas uniquement des projets routiers mais une diversité de projets multimodaux (co-voiturage, train, car, vélo...).

Le plan d'aménagement des routes métropolitaines a été adopté en 2019 par Toulouse Métropole. Toulouse Métropole fait partie des 5 parties prenantes des EMM. Les projets structurants du PARM ont bien été pris en compte dans les EMM.

C'est une combinaison de solutions alliant projets d'infrastructures routières, développement des transports en communs et modes alternatifs à la voiture qui doit permettre d'absorber cette augmentation des déplacements tout en diminuant la pollution atmosphérique générée.

Avis de la CE

La DREAL rappelle que les projections socio-économiques prévoient une augmentation des déplacements de 16 % d'ici 2030, justifiant la nécessité de solutions combinées. Elle indique que le PPA intègre les projets des Études Multimodales (EMM), qui incluent une diversité de projets multimodaux et non seulement routiers, dont acte.

71

Une des raisons principales de la contribution du comité de quartier des 7 Deniers à Toulouse à cette enquête est le souci permanent pour lequel notre association travaille et agit sans discontinuer sur préservation de la santé des habitants de l'agglomération en générale et de notre quartier en particulier. C'est pourquoi nous sommes sensibles à la responsabilité de la qualité de l'air dans le développement de maladies cardio-respiratoires, cérébrales ou de cancers qui n'est plus à démontrer. C'est un enjeu majeur pour notre société.

CQ 7 Deniers : contribution n° 2

- Qu'une étude précise soit réalisée avec pour finalité la connaissance des transits des salariés qui travaillent à l'ouest et qui habitent l'est de l'Agglomération de même pour le sens nord/sud
- Que les transports en communs multimodaux soient développés. Vivement la troisième ligne de métro pour mesurer l'impact sur la circulation automobile en particulier !
- Que des bus navettes soient utilisés pour les villes de la première, deuxième et troisième couronne avec bien entendu la construction de parking voitures sécurisés ; en effet la vie sociale est chargée de contraintes (les couples mais aussi les familles monoparentales ont besoins de véhicules –aller chercher les enfants à l'école, aux Claés, aux sports, etc..).
- Que les bus LINEO puissent circuler en permanence sur les rocades.
- Que des expérimentations soient lancées dans ce sens pour des incitations fortes à l'utilisation des transports en communs ou du covoiturage, et pour cela, qu'une politique volontariste de réduction de la circulation aux heures de pointe soit menée par tous les acteurs publics, Etat, Métropole, ville de Toulouse, conseil départemental, avec pour objectif aux heures de pointe du matin et du soir, l'utilisation sur certaines portions des rocades, de voies dédiées et contrôlées qui seraient réservées :
 - aux transports en commun,
 - aux véhicules prioritaires
 - aux voitures en covoiturage (et identifiées via une application)

avec la construction de parkings dédiés « covoiturage » construits en nombre suffisant et adossés aux lignes de transport et à certaines stations de métro stratégiques des lignes A, B et future ligne C.

Pour mener à bien ces opérations telles que décrites en annexe 4 - les dossiers du CEREMA, il serait utile que les maîtres d'ouvrage de telles opérations soient clairement identifiés, Conseil Départemental, Toulouse Métropole, l'Etat, communes et qu'un pilote chef de file soit désigné, ce qui n'est pas le cas dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Le rapport qui accompagne cette contribution, apporte à la commission d'enquête les compléments nécessaires à notre argumentation et à nos questionnements.

Pièce jointe : 914_num71.pdf

https://www.democratie-active.fr/documents/images/enquetes_observations/914_num71.pdf

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le rôle du PPA est de mettre en œuvre des actions pour réduire la pollution atmosphérique en dessous des seuils réglementaires en vigueur.

Le PPA est un document cadre, sur un périmètre relativement large pouvant aller jusqu'à la taille d'un département, voire d'une région par exemple en Ile de France. Il donne des objectifs à atteindre en matière de pollution atmosphérique et des actions à mettre en œuvre pour y parvenir.

Les actions, bien que précises dans leur intitulé et leur objectif, sont des actions générales pour pouvoir s'appliquer sur l'ensemble d'un territoire où les disparités socio-économiques et les expositions à la pollution sont différentes ; ceci est encore plus vrai lorsque le périmètre est départemental.

Les objectifs et mesures de ce PPA doivent ensuite être décliné au niveau des Plan de Mobilité (PDM) et des Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) qui eux-mêmes doivent être pris en compte dans les plans d'aménagement comme les SCoT et les PLU.

Ce sont dans ces documents locaux, au périmètre plus restreint, que des mesures plus fines seront mises en œuvre.

Ainsi, les idées proposées pour le quartier des 7 deniers en matière de déplacement ont toute leur place dans le futur PDM de la grande agglomération toulousaine, comme les actions sur le « trafic » de salariés a sa place dans le SCoT ou le PCAET.

Le PPA donne des objectifs et des mesures pour la pollution atmosphérique, il n'a pas vocation à aménager le territoire (Article R. 222-14 du Code de l'environnement).

Les opérations d'envergures mentionnées, sont en général financées par plusieurs organismes en raison d'un coût relativement élevé (Cf. ligne C du métro). Il n'en demeure pas moins, qu'il y a pour chaque opération un maître d'ouvrage identifié.

Avis de la CE

La CE prend acte des éléments de réponse de la DREAL, réaffirmant le rôle du PPA comme document cadre, dont les actions générales doivent être déclinées en mesures plus fines dans les documents locaux comme le Plan de Mobilité (PDM) et le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Les propositions très spécifiques (voies dédiées, parkings covoitage aux Sept Deniers) sont donc renvoyées au futur PDM. La DREAL affirme par ailleurs qu'il y a toujours un maître d'ouvrage identifié pour les opérations d'envergure.

72

CQ 7 Deniers : contribution n° 3

- Qu'une réduction de la vitesse sur les rocades soit décidée de manière coordonnée par tous les gestionnaires, Etat et Conseil Départemental, pour imposer, comme à Paris, une vitesse réduite (70km/h voir 50 km/h) qui diminuera forcément sur ces axes, pour les quartiers avoisinants, les émissions de bruit et de pollution.

- De Favoriser le report modal vers le ferroviaire par une accélération de la modernisation du réseau (Cf. l'Etoile ferroviaire ANNEXE 4 TRANSPORT FERROVIAIRE FLYER récupéré sur l'ETOILE FERROVIERIE 10/2019).

- Que la ZFE (zone à faibles émissions) puisse être appliquée pour limiter l'impact des véhicules les plus polluants sur les autoroutes les plus chargées, en particulier A620 et A621 pour ce qui nous concerne, et que des contrôles appropriés soient mis en place pour la faire appliquer.

- Pourquoi ne pas organiser et expérimenter une journée sans voiture sur l'agglomération dans l'année !

Pièce jointe : 914_num72.pdf

https://www.democratie-active.fr/documents/images/enquetes_observations/914_num72.pdf

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

De nombreuses diminutions de la vitesse maximale autorisée sur les grands axes routiers de l'agglomération toulousaine ont d'ores et déjà été mises en œuvre. Les dernières réductions de vitesse sur les grands axes concernent notamment les réductions de la vitesse sur l'A62 et la RN124. Il convient toutefois de noter qu'une étude de l'ADEME montre, qu'en dessus de 70 km/h,

les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote mais qu'en dessous de 70 km/h, cet effet est plutôt négatif.

L'arrivée du SERM, devrait accélérer le report modal vers le ferroviaire. L'étoile ferroviaire de Toulouse est bien comprise dans le développement du SERM avec notamment une augmentation de fréquence des trains des grosses agglomérations autour de Toulouse (Montauban, Albi, L'Isle-Jourdain...).

La mise en place de la ZFE a été étudiée avec le concours d'Atmo Occitanie et différents scenarii ont été envisagés. Dans le contexte actuel des ZFE, cette dernière ne pourra pas être modifiée sans statuer sur son devenir.

L'idée de la journée sans voiture est une bonne idée mais qui n'est pas sans difficultés. D'une part car les alternatives à la voiture sont plus rares dans la zone périurbaine, notamment dans le 2e couronne de l'agglomération. Les transports en commun sont là mais la fréquence n'est parfois pas importante. De plus certains services essentiels (hôpitaux, supermarchés, écoles) sont parfois inaccessibles sans voiture, notamment dans les zones peu denses. L'utilisation de la voiture est ancrée dans la réalité et le quotidien des citoyens. Les changements de mentalité s'opèrent mais lentement. Une journée mondiale sans voiture existe déjà. Une première étape serait de la promouvoir au sein des entreprises et collectivités. Elle sera bien entendu intégrée dans les actions de communication prévues dans le cadre du PPA.

Avis de la CE

La DREAL reprend des éléments de réponse donnés ci avant. Les « nombreuses diminutions de vitesse » ... « les dernières réductions sur l'A62 et la RN124 » oublient de préciser que ces « dernières » datent de 10 ans, oubliant de préciser que la commission d'enquête en 2015 avait émis des réserves sur ce sujet qui est toujours à l'étude ... (cf. ci avant avis de la CE).

La CE estime qu'il faut analyser sérieusement le sujet des réductions de vitesse ainsi que celui de la qualité de l'air réelle, non modélisée, en certains endroits et notamment sur ce quartier. Ceci fait l'objet de **recommandations** citées ci-avant.

76

CQ 7 Deniers : contribution n° 7

Nous demandons que soit créé un parking dédié au covoiturage à proximité - Station 7 Deniers-Stade Toulousain de la future ligne C. Lors de la déclaration d'utilité publique, un parking de 100 places a été prévu autour de la station, il nous paraît maintenant beaucoup plus judicieux de le rendre spécifique au covoiturage dédié et de ne pas laisser rentrer tous les véhicules dans le quartier et envahir les places de stationnement périphériques, entraînant une pollution de l'air bien supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui.

Pièce jointe : 914_num76.pdf

https://www.democratie-active.fr/documents/images/enquetes_observations/914_num76.pdf

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Voir observation 71. Cette observation relève du PDM.

Avis de la CE

Si la réponse conforte la distinction entre le PPA (stratégique) et le PDM (opérationnel), elle omet la demande d'un parking de covoiturage qui relève du PPA et de son plan d'action. Il nous semble opportun que le porteur de l'action T1.5 étudie cette question en concertation avec le comité de quartier sachant que leurs objectifs sont les mêmes : la qualité de l'air. Cela fait l'objet d'une **recommandation**.

84 – 98 - 99

Dans le cahier des actions, les solutions alternatives à la voiture individuelle sont insuffisantes.

1. c'est d'abord l'alternative à l'autosolisme qui doit être mis en avant, c'est mieux compris et mieux accepté.

2. les actions comme la suivante ont une formulation longue, alambiquée, inefficace. Il faut être plus direct : "diminuer le nombre de voiture en circulation".

Phrase alambiquée page 6 : "Réaliser une analyse sociologique et comportementale sur l'attachement à la voiture et les freins à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs sur le territoire du PPA".

Propositions d'actions efficaces qui devraient figurer dans le PPA :

- augmentation du prix des péages arrivant sur la rocade de Toulouse
- instauration d'une file de covoiturage+taxi sur la rocade et les voies rapides de l'agglomération
- montée en puissance du SERM : bus de rabattement vers les haltes ferroviaires du bassin toulousain, augmentation de la cadence des trains
- déploiement massif de stations vélo Toulouse en périphérie
- accélération du réseau vélo dans le bassin toulousain, quitte à utiliser des aménagements temporaires (urbanisme tactique)
- résolution des ruptures urbaines pour les modes actifs
- plan piéton d'agglomération (l'actuel SDPA de TM n'est pas à un niveau suffisant).

La Zone à Faibles Emissions ne semble plus d'actualité dans les faits. Pourtant, réglementairement elle est toujours applicable. Elle doit être appliquée rigoureusement et le nombre d'exceptions diminué.

Le nombre de mesures de capteur de la qualité de l'air devrait être augmenté pour mailler davantage le territoire.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le PPA ne peut fixer le montant des péages des autoroutes dont les formules tarifaires sont fixées dans les contrats de concessions qui courent sur de très longues durées. Les péages couvrent l'entretien, la modernisation et le remboursement des investissements.

Le reste des propositions formulées figurent dans le PPA : SERM (action T1.4), ligne de covoiturage (action T1.5), vélo/marche/discontinuité (actions T1.2 et T1.3).

La ZFE est toujours opérationnelle et la police est en capacité de contrôler les vignettes et de dresser des contraventions en cas de non-respect.

Avis de la CE

Dont acte.

96

En lisant l'ensemble des actions relatives au sujet « Transport » et les indicateurs proposés il n'apparaît pas de notion de progression par rapport à tout ce qui a déjà été mis en place les années précédentes. Beaucoup d'actions ont été engagées dans le cadre du PDU, des PPA précédents.

T.1 Promouvoir des solutions alternatives à la voiture individuelle

T1.1 Réaliser une analyse sociologique et comportementale sur l'attachement à la voiture et les freins à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs sur le territoire du PPA

La notion de modes de vie n'est pas évoquée dans cette mesure, elle me semble essentielle : l'organisation des temps de la journée, les différentes chaînes de déplacement.

T1.2 Accélérer et faciliter l'usage du vélo

Suggestion de complément aux mesures suivantes :

Mettre en place un jalonnement global du réseau cyclable pour le rendre visible et lisible afin qu'il soit utilisé uniquement par les cyclistes – Eviter le partage avec les piétons seuls ou en groupe/

piétons avec chien, piétons avec poussette, qui rendent les parcours dangereux au regard de la multiplication des équipements à assistance électrique

Accompagner la montée en compétence des cyclistes (apprentissage, formation, autoréparation) : sécurité, code de la route

T1.3 Développer / instaurer des plans piétons au sein des communes et intercommunalités du territoire

Suggestion de complément aux mesures suivantes :

Réaliser des guides de bonnes pratiques et méthodologiques de définition d'un schéma directeur piéton : faire un benchmark des réalisations effectuées dans d'autres territoires et s'en inspirer.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

L'action T1.1 est une étude sociologique qui s'intéressa au profil socio-économique des participants ainsi qu'à leur attachement à la voiture et à leurs freins au changement. Il est donc sous-entendu que les mobilités de chaque participant sera étudié.

Concernant l'action T1.2, le développement du réseau express vélo se poursuit et sera accompagné d'une signalétique. C'est déjà le cas sur les pistes en service.

L'objectif de l'action T1.3 est de décliner de façon opérationnelle les actions du plan piéton qui est déjà approuvé.

Avis de la CE

La DREAL apporte des réponses factuelles sur ce qui est déjà programmé (REV, signalétique), mais elle ne répond pas à la remarque concernant l'absence de « notion de progression » par rapport aux PPA précédents. En restant sur une posture de rappel des actions existantes, elle donne l'impression de ne pas intégrer les suggestions d'amélioration qualitative et de formation proposées par le public. La CE espère que la DREAL mènera une concertation exemplaire en vue du PPA4 qui apportera certainement des propositions pour l'amélioration de la qualité de l'air, objectif partagé par tous.

CE-Voit-01

Le public a signalé que la création de "terminus multimodaux" peut engendrer un "afflux de véhicules" et de la congestion. L'action T2.2 prévoit de "développer des parkings connectés aux axes de transport en commun".

- a/ Quelles dispositions techniques et de gouvernance spécifiques sont prévues pour garantir que ces nouveaux pôles d'échanges ne déplacent pas simplement les points de congestion ?
- b/ Comment la coordination entre les différents gestionnaires (Tisséo, EPCI, gestionnaires de voirie) sera-t-elle assurée pour optimiser les flux et l'intermodalité en temps réel ?

Réponse de la DREAL

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) peuvent avoir des effets contraires selon leur mode d'inscription dans le tissu urbain :

- *une tendance à la valorisation foncière du quartier, à l'amplification des activités de proximité, résultant de l'effet de centralité et d'accessibilité privilégiée offerte par le PEM*
- *une tendance à la dégradation et dévalorisation du quartier du fait des dysfonctionnements du pôle (congestion des accès, bruit, insécurité, pollution atmosphérique etc.)*

Développer un PEM dans un tissu existant permet de répondre à une multitude de problématiques urbaines, au-delà de celles associées uniquement au réseau de transport. Le PEM est conçu comme un outil d'aménagement d'un quartier à plus forte densité et à usage mixte, à distance réduite de marche d'une station de transport en commun.

Chaque projet étudie la proximité des transports en commun, combinée à la possibilité de pratiquer la marche dans le quartier et de profiter de services dans les environs immédiats pour favoriser un mode de vie multimodal pour tous les usagers.

Ils doivent intégrer des composantes essentielles qui garantissent l'accessibilité, la connectivité, la diversité de l'offre de transport et une expérience utilisateur optimale.

L'analyse des flux de véhicules et le choix stratégique de l'emplacement sont donc déterminants pour assurer la réussite du projet et éviter les effets indésirables comme la création de nouvelles zones de congestion.

Ces études sont menées dans le cadre de la planification de ces pôles d'échanges et lors des études de projet.

Avis de la CE

Si la DREAL expose bien les principes théoriques d'aménagement, elle élude les mécanismes concrets de coordination en temps réel entre les différents gestionnaires (Tisséo, EPCI, voirie) spécifiquement demandés par la CE. Elle mise sur la conception même du PEM pour prévenir les dysfonctionnements locaux.

CE-Voit-02

Le SERM est présenté comme une solution majeure, mais ses pleins effets sont attendus après 2030.

- a/ Quelles sont les phases et les objectifs intermédiaires concrets et quantifiables du SERM qui seront mis en œuvre et évalués durant la période 2025-2030 ?
- b/ Comment l'impact de ces premières réalisations sur la réduction des émissions de NOx et de PM sera-t-il mesuré et intégré au suivi annuel du PPA pour s'assurer d'une contribution effective avant l'échéance du plan ?

Réponse de la DREAL

Le calendrier prévisionnel annonce les étapes suivantes :

2025 : phase d'expérimentation de la hausse des trains en heure creuse.

2028 :

- *Fin des travaux ferroviaires sur l'axe Colomiers-Brax*
- *Mise en service de la Halle des transports de Toulouse*
- *Mise en service des Pôles d'échanges multimodaux de Colomiers, Montaudran et Labège-La Cadène*

L'AUAT crée ensuite des modèles statistiques basés sur des enquêtes, comptages... pour calculer le report modal. Atmo Occitanie se charge de traduire ce report modal en baisse de polluants.

Avis de la CE

Cette réponse est l'une des plus concrètes, offrant à la fois un échéancier quantifiable et une méthodologie claire pour mesurer la réduction des polluants, s'appuyant sur les modèles statistiques de l'AUAT et d'Atmo pour mesurer l'impact réel sur les polluants.

CE-Voit-03

Le déploiement de 370 km de REV est une action phare. Au-delà du suivi du kilométrage réalisé, quels indicateurs de performance précis seront mis en place pour mesurer son efficacité réelle en termes de report modal ? Seront notamment évalués :

- La réduction mesurée des temps de parcours pour les cyclistes.
- Le taux de continuité des itinéraires et la sécurisation des intersections critiques avec les voiries départementales et communales.
- L'augmentation quantifiable de la part modale du vélo pour les trajets domicile-travail inférieurs à 10 km.

Réponse de la DREAL

L'action T1.3 qui englobe la mise en œuvre du REV ne prévoit pas de mesurer la réduction des temps de trajet.

La mise en œuvre de pistes cyclables de haute qualité tel que le REV, doit respecter les recommandations du CEREMA dont la correction et la non création des discontinuités font partie. De plus, l'action prévoit l'installation de compteurs pour mesurer la fréquentation des lignes.

Avis de la CE

La DREAL répond sur la sécurité et la fréquentation, mais ne prévoit pas d'évaluer la réduction du temps de parcours pour les cyclistes, ce qui est effectivement difficile à quantifier. Un sondage à réaliser chez les utilisateurs du réseau pourrait répondre à la question. Le gain de temps est effectivement un élément important pour obtenir l'adhésion du public au vélo.

CE-Voit-04

Le comité de pilotage a soulevé un risque que la "rémunération des conducteurs peut inciter à augmenter le nombre de km parcourus".

Quelles mesures de contrôle et quels mécanismes de régulation sont envisagés dans le cadre de la promotion du covoiturage pour s'assurer que cette pratique aboutit à une réduction nette du nombre de véhicules en circulation et des kilomètres parcourus, et non à un "effet d'aubaine" augmentant le trafic global ?

Réponse de la DREAL

L'organisation du covoiturage, c'est-à-dire la mise en relation d'un conducteur avec un ou plusieurs passagers, peut se faire selon deux principes :

- le covoiturage planifié entre particuliers ou par le biais de sites en ligne ou d'applications qui favorisent la mise en relation entre conducteurs et passagers*
- le covoiturage spontané, basé sur l'utilisation du trafic routier comme offre potentielle de déplacement (autostop organisé ou lignes de covoiturage, par des points d'arrêt matérialisés).*

Les échanges financiers entre les conducteurs et les passagers sont limités au partage des frais de déplacement : usure du véhicule, frais de réparation et d'entretien, pneumatiques, carburant et primes d'assurances, péages et frais de stationnement. Le partage des frais n'est pas soumis à la TVA, ne constitue pas un revenu et le conducteur n'est pas soumis à cotisations sociales.

Un barème forfaitaire est réglementé par l'article 6B de l'annexe IV de Code général des impôts. Il est ainsi recommandé à ces derniers de fixer des offres de covoiturage inférieures ou égales à 0,20€/km par passager, au regard du barème fiscal maximal à 0,60€/km.

Le conducteur encourt des poursuites pénales si ces conditions ne sont pas respectées. Dans ce cas, il s'agit d'une activité professionnelle dissimulée.

Avis de la CE

Cette formulation clarifie les garde-fous légaux qui empêchent le covoiturage de se transformer en un service de type taxi augmentant artificiellement le trafic.

CE-Voit-05

Face à l'apparente contradiction entre les objectifs de report modal du PPA (actions T1.2, T1.3) et la poursuite de projets d'infrastructures routières capacitives dans les EMM (études n°9, n°10, n°17) :

- Quelle est la doctrine d'arbitrage de l'État et des collectivités ?
- Comment sera garantie la priorité aux investissements favorisant les alternatives à la voiture individuelle, notamment en termes de phasage et d'allocation budgétaire ?

Réponse de la DREAL

Le PPA de l'agglomération toulousaine intègre les projets des EMM. Ces EMM ne comportent pas uniquement des projets routiers mais une diversité de projets multimodaux (co-voiturage, train, car, vélo...).

Dans le PPA, il est indiqué dans l'état initial sur les transports que « le développement de l'aire urbaine et son étalement sont à l'origine d'une forte augmentation des déplacements. Les projections socio-économiques 2030 issues du Plan de Déplacement Urbain (PDU) mentionnent une augmentation de 16 % de la population et de 29 % des emplois, générant une augmentation de 16 % de déplacements supplémentaires entre 2017 et 2030. ».

C'est une combinaison de solutions alliant projets d'infrastructures routières, développement des transports en communs et modes alternatifs à la voiture qui doit permettre d'absorber cette augmentation des déplacements tout en diminuant la pollution atmosphérique générée.

Avis de la CE

Bien que factuelle sur la croissance démographique, la réponse ne définit pas la "doctrine d'arbitrage" ou la priorité budgétaire claire entre route et modes doux demandée par la CE.

CE-Voit-06

Le développement de l'étoile ferroviaire (étude EMM n°14) est plébiscité par le public mais sa crédibilité est minée par le manque de fiabilité actuel du service TER. Au-delà de l'étude de faisabilité, quel plan d'investissement concret et quel calendrier engageant sont prévus pour moderniser les infrastructures existantes (ex : problème d'aiguillage à L'Isle-Jourdain) afin de garantir la robustesse du service, condition essentielle au report modal attendu ?

Réponse de la DREAL

Ce point ne relève pas du PPA mais de l'autorité organisatrice de la mobilité pour les questions ferroviaire qu'est la Région. Les financements apportés par l'État sur le développement des transports ferroviaires régionaux sont contractualisés au travers du contrat de plan Etat-Région.

Un service express régional métropolitain (SERM) constitue une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire et la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables.

Le projet de SERM du bassin de mobilité de Toulouse a été labellisé par le ministère en charge des transports le 24 juin 2024. Il est porté, conformément à la loi, par les deux autorités organisatrices de la mobilité (AOMs) à l'échelle de l'aire d'attraction toulousaine que sont la Région Occitanie et Tisséo collectivités, en partenariat avec Toulouse Métropole et le Conseil départemental et avec le soutien de l'État.

Les cinq partenaires ont lancé la phase de préfiguration du projet de SERM de l'agglomération toulousaine en mars 2025, accompagnés par la Société des Grands Projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Ces travaux visent à préparer la demande de statut au Ministre des transports, telle que prévue par la loi. Le dossier comprendra :

- le schéma d'ensemble et l'ambition de service du SERM*
- le plan de financement*
- le schéma de gouvernance pour les phases ultérieures de la démarche SERM.*

Les réflexions techniques s'appuient sur les études conduites au sein de la démarche des études multimodales (EMM).

Le dépôt du dossier de demande de statut auprès du Ministre des transports est prévu en début d'année 2026.

Le SERM de l'agglomération toulousaine se déploie sur périmètre géographique regroupant 19 Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et formant un bassin cohérent identifié sur la base des pratiques de mobilités. L'ambition commune est de proposer de nouveaux services en faveur de l'intermodalité, au service des habitants de l'agglomération toulousaine.

Avis de la CE

Dont acte.

CE-Voit-07

L'insuffisance de parkings-relais en périphérie est identifiée comme un frein majeur au report modal. Quelle est la stratégie territoriale chiffrée (nombre de places, localisation prioritaire en 2ème et 3ème couronnes, budget, gouvernance) pour déployer un réseau dense et efficace de parkings-relais, et comment cette stratégie est-elle articulée avec le développement du RER et des lignes de bus express ?

Réponse de la DREAL

Les futurs parkings relais prévus au PPA sont mis en œuvre par Tisséo Collectivités dont les implantations ont été définies au plus proche de la future ligne C.

Dans le cadre du SERM, il est également prévu la mise en œuvre de parking relais. Tisséo Collectivités est partenaire du développement du SERM.

Avis de la CE

Cette réponse manque de données chiffrées (nombre de places exact, budget global) et d'une vision localisée en 2ème et 3ème couronnes telle que sollicitées par la CE. La stratégie dépend de la planification de Tisséo et de la future demande de statut SERM en 2026.

CE-Voit-08

A-t-il été envisagé une action prescriptive de réduction de la vitesse autorisée sur la rocade (A61 et A620 à 70 km/h voire à 50 km/h) et/ou sur quelques « bretelles » en zone urbaine (A621, A624) et l'impact que cela aurait sur la qualité de l'air ?

Réponse de la DREAL

Plusieurs diminutions de la vitesse maximale autorisée sur les grands axes routiers de l'agglomération toulousaine ont d'ores et déjà été mises en œuvre. Les dernières réductions de vitesse sur les grands axes concernent notamment les réductions de la vitesse sur l'A62 et la RN124. Il convient toutefois de noter qu'une étude de l'ADEME montre, qu'en dessus de 70 km/h, les réductions de vitesse ont un effet plutôt positif sur les émissions de particules et d'oxydes d'azote mais qu'en dessous de 70 km/h, cet effet est plutôt négatif.

En 2024, Atmo Occitanie a réalisé une étude estimant l'impact de l'abaissement de vitesse sur la qualité de l'air. Il s'agit d'une étude prospective non basée sur des données d'expérimentation. La baisse étudiée est de -20 km/h sur les routes à 110 et 130 km/h et de -10 km/h sur les routes à 80 et 90 km/h. Les routes sur lesquelles la vitesse est déjà à 70 km/h ou moins, n'ont pas subi de baisse de vitesse.

Il ressort que si on regarde uniquement les routes à 80, 90, 110 et 130 km/h, on obtient une baisse de 5 % des NOx mais une augmentation de 1 % des PM_{2,5} et de 0,5 % de GES.

Lorsque l'on considère le réseau routier dans sa globalité, en ajoutant les routes dont la vitesse n'a pas été modifiée, on obtient -2 % de NOx. Le polluant PM_{2,5} et les GES sont stables.

Or, compte tenu de la conception des véhicules, une baisse de la vitesse en deçà de 70 km/h entraîne une augmentation de la pollution sur des trajets continus type rocade (en ville, la conduite discontinue incluant plusieurs arrêts n'a pas le même impact).

La baisse de vitesse sur les routes de l'agglomération toulousaine est bénéfique pour sensibiliser la population au lien très fort entre déplacement en voiture et pollution atmosphérique. En revanche, elle ne permettra pas un gain conséquent sur la baisse de pollution.

Avis de la CE

Ce point a été évoqué ci avant (cf. obs. n°22 et suivantes) et fait l'objet d'une **recommandation**.

5.3. Carburants alternatifs (Carb)

Observation : 09.

09

Les travaux publics – Fédération Occitanie

Contribution de la Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie au projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine

La Fédération Régionale des Travaux Publics d'Occitanie (FRTP Occitanie) salue la démarche engagée par les services de l'État et les partenaires territoriaux dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine.

Ce plan constitue un levier essentiel pour améliorer durablement la qualité de l'air, enjeu majeur de santé publique et de transition écologique. Les entreprises de Travaux Publics y sont pleinement sensibles : elles interviennent chaque jour au service d'infrastructures plus sobres, plus résilientes et plus respectueuses de l'environnement.

Une profession engagée dans la transition écologique

Depuis plusieurs années, les entreprises de Travaux Publics d'Occitanie investissent massivement pour réduire leur empreinte environnementale :

- Renouvellement des matériels vers des motorisations plus performantes et moins émettrices ;
- Optimisation des chantiers pour limiter les consommations d'énergie, les trajets et les nuisances (logistique de proximité, mutualisation des bases-vie, réemploi des matériaux) ;
- Valorisation des matériaux issus de la déconstruction et développement de plateformes locales de recyclage ;
- Sensibilisation et formation des salariés aux écogestes sur les chantiers et à la maintenance écoresponsable des engins.

Ces efforts concrets participent déjà à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment des oxydes d'azote et des particules fines, tout en améliorant les pratiques au quotidien.

Des contraintes réelles pour les entreprises de Travaux Publics

Si la FRTP Occitanie partage pleinement les objectifs du PPA, elle attire toutefois l'attention sur plusieurs contraintes structurelles propres à la Profession :

- Le renouvellement du parc d'engins de chantier représente un coût très élevé (plusieurs centaines de milliers d'euros par machine). L'accompagnement financier et la stabilité réglementaire sont indispensables pour accélérer la transition.
- Les solutions alternatives (électriques, hydrogène, biocarburants) restent encore peu disponibles, coûteuses et limitées en autonomie pour les usages du secteur.
- Les chantiers publics, soumis à la commande publique, doivent intégrer les objectifs du PPA sans créer de distorsion de concurrence ni compromettre la réalisation des projets d'infrastructures indispensables à la mobilité durable, à la gestion de l'eau et à l'aménagement du territoire.
- Enfin, la cohérence des politiques publiques est essentielle : les exigences environnementales du PPA doivent s'accompagner d'un maintien de l'investissement public local, garant de l'activité économique et de la capacité des entreprises à investir dans des matériels propres.

Des propositions constructives

La FRTP Occitanie formule plusieurs propositions pour renforcer l'efficacité du PPA tout en soutenant la transition de la filière :

- Créer un fonds d'accompagnement spécifique au renouvellement des engins non routiers vers des motorisations propres ;

- Favoriser le verdissement des chantiers publics à travers la commande publique (critères environnementaux clairs et réalistes) ;
- Encourager le développement de filières locales de production et de distribution de biocarburants et d'hydrogène ;
- Soutenir la R&D sur les techniques de construction bas carbone et sur le recyclage des matériaux de travaux publics ;
- Renforcer la concertation avec les fédérations professionnelles pour assurer une mise en œuvre pragmatique et adaptée des mesures.

Conclusion

La FRTP Occitanie réaffirme son soutien au Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération toulousaine et sa volonté d'y contribuer activement. La réussite de ce plan reposera sur une approche collective, associant les acteurs économiques et les collectivités dans une dynamique de transition écologique réaliste, progressive et soutenable.

Les Travaux Publics seront au rendez-vous, à condition de disposer des moyens nécessaires pour investir, innover et continuer à construire les infrastructures de demain.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La FRTP Occitanie est impliquée dans le PPA dans l'action AE4.1 concernant la réduction des poussières liées aux chantiers du BTP. Cette association de la FRTP au PPA vise justement à renforcer la concertation avec les fédérations professionnelles pour assurer une mise en œuvre pragmatique et adaptée des mesures.

Le PPA comporte une action relative à la mise en place d'une organisation de travail commune voire mutualisée aux partenaires publics afin de réduire les impacts des commandes publiques sur la qualité de l'air. Cette action vise en particulier à :

- *Sensibiliser et former à l'achat durable ;*
- *Faire un état des lieux par EPCI de l'impact environnemental de leur commande publique ;*
- *Étudier la possibilité d'échanger et d'harmoniser certaines pratiques entre EPCI de l'aire du PPA ;*
- *Mettre en place une stratégie d'achats moins émissive (fournisseurs locaux, fournisseurs sensibilisés aux changements climatiques,...).*

Avis de la CE

La Fédération Régionale des Travaux Publics (FRTP) a soulevé le coût très élevé du renouvellement des engins de chantier et la faible disponibilité des carburants alternatifs ainsi que la nécessité de favoriser les filières locales. La DREAL répond en citant l'action T4.2 (commande publique), AE4.1 (réduction des poussières) et préconise une sensibilisation à l'achat durable et la mise en place d'une stratégie d'achat moins émissive sans répondre à la demande de création d'un fonds d'accompagnement spécifique pour l'acquisition d'engins de chantiers propres. Ce déficit de réponse sur le financement ciblé et sur la structuration active des chaînes d'approvisionnement locales (hydrogène/biocarburants) compromet la transition d'un secteur qui affiche sa volonté d'engagement.

La Commission d'Enquête demande que le PPA intègre une action de priorité 1 dédiée à la création d'un fonds d'aide au renouvellement vers des motorisations propres des engins de chantier et à la structuration concrète des filières d'approvisionnement de biocarburants et d'hydrogène pour garantir la faisabilité et l'efficacité de cet axe du Plan. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

5.4. Transports de marchandises (Tran)

Observation : 34 – 101 – 110.

34

Une réflexion devrait être menée sur la pollution engendrée par les camions qui amènent la terre des chantiers de Toulouse sur un terrain qui est sur la route de Gauré.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Sans davantage de précision sur les causes de ce trafic de camion et sur le caractère légal ou illégal de ce dépôt de terre il est difficile d'identifier les actions pouvant être mises en œuvre. Il convient par ailleurs de noter que le PPA n'a pas vocation à régler une problématique individuelle.

Avis de la CE

La DREAL fournit une réponse pertinente en rappelant que le PPA n'a pas vocation à régler une problématique individuelle. L'action est conditionnée par l'obtention de précisions sur le caractère légal ou illégal du dépôt de terre pour déterminer si des actions peuvent être mises en œuvre.

101

Contexte :

L'agglomération toulousaine est traversée par trois canaux (canal du Midi, canal latéral à la Garonne, canal de Brienne), offrant un potentiel intéressant pour le transport fluvial de marchandises. Ces infrastructures, historiquement dédiées au fret, sont aujourd'hui sous-utilisées.

Objectifs :

Réduire les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en favorisant le report modal de la route vers la voie d'eau.

Pièce jointe : 914_num101.pdf

https://www.democratie-active.fr/documents/images/enquetes_observations/914_num101.pdf

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Lors des réunions de préparation, le mode de transport fluvial a bien été évoqué comme une option potentielle. Cependant, après analyse, il est apparu que cette solution soulevait plusieurs défis, à la fois sur le plan technique et financier.

Ces éléments ont conduit à privilégier d'autres modes de transport plus adaptés, tout aussi efficaces et présentant moins de contraintes de faisabilité.

Avis de la CE

Les arguments justifiant l'absence d'action spécifique sur le transport fluvial sont recevables mais démontrent le désintérêt pour ce mode de transport pourtant utilisé dans d'autres métropoles sur le territoire national, et non des moindres. La DREAL indique que, malgré les discussions préliminaires, cette solution a été écartée car elle soulevait « plusieurs défis, à la fois sur le plan technique et financier », privilégiant des modes alternatifs jugés plus adaptés et présentant moins de contraintes de faisabilité.

110

Observation n ° 6 La mise en cohérence des plans de déplacements des entreprises n'est pas clairement encouragée. Cf. Document principal p. 102 "L'atelier lié au domaine du transport a également mis en évidence que les entreprises pourront poursuivre le développement ou l'amélioration des Plans de Mobilité Entreprises et Administrations, accompagnés du dispositif Commutéo, développé par Tisséo Collectivités."

Le programme Commute ne concernait que le nord-ouest de l'agglomération. Remplacé en partie par Commuteo, sous maîtrise Tisséo, tous les modes de déplacement ne sont pas mis en complémentarité et l'ensemble de l'agglomération n'est pas couverte.

Un plan plus ambitieux de mise en cohérence des différents modes de transport des salariés et, plus globalement, liés aux activités des entreprises (transport logistique entre autres) serait nécessaire pour réduire les pollutions dues au transport et aux émissions issues du transport de marchandises.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Tout Plan de Mobilité Employeur, qu'il soit réglementaire ou volontaire, doit être transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité afin de lui permettre de le prendre en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre de sa politique territoriale de mobilité.

Ainsi, sur le territoire de l'agglomération toulousaine, les plans de mobilité employeurs doivent être transmis à Tisséo Collectivité qui les centralise.

Sur le territoire de l'agglomération c'est Tisséo qui se charge d'accompagner les entreprises volontaires et d'animer cette thématique avec un service dédié au sein de Tisséo Collectivités. Deux plans de plan de mobilité inter-entreprises (désormais plan mobilité employeur commun) sont en place sur le territoire de l'agglomération : la zone aéroportuaire de Blagnac et les universités toulousaines.

La promotion des Plan de Mobilité Employeur et des Plans de Mobilité Employeur Commun est faite à travers la plateforme Commutéo qui met à disposition de la réglementation, des formations, des vidéos, et propose d'accompagner les entreprises qui le souhaitent.

L'ensemble des éléments issus de ces plans est pris en compte dans le cadre des travaux sur le PDM en cours d'élaboration par Tisséo.

Avis de la CE

La DREAL renvoie à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (Tisséo Collectivités) pour la centralisation et l'animation des Plans de Mobilité Employeur (PdME) sur l'agglomération. Elle note l'existence de deux PdME communs et l'utilisation de la plateforme Commutéo pour la promotion et l'accompagnement, justifiant que la mise en cohérence des plans est déjà prise en charge par les acteurs compétents.

CE-Tran-01

L'action T4.1 vise à réduire l'impact de la logistique du dernier kilomètre. Cependant, la commune de Pibrac a émis une réserve sur la proposition de créer un nouvel entrepôt logistique, la jugeant contradictoire avec les objectifs du PPA et préconisant le fret ferroviaire.

Comment les services techniques comptent-ils concilier le développement de nouvelles infrastructures logistiques avec les objectifs de réduction d'émissions et la promotion du report modal vers le rail, conformément à la Règle 15 du SRADDET qui priorise l'implantation des zones logistiques près des embranchements ferroviaires ?

Réponse de la DREAL

Cette proposition d'entrepôt logistique, s'inscrit dans une vision globale qui vise à optimiser la chaîne logistique régionale. L'augmentation de la capacité de stockage et de tri au sein de ces entrepôts peut contribuer à une meilleure gestion des flux, tout en répondant aux besoins croissants en matière de logistique.

L'action T4.1 visant la logistique du dernier kilomètre, doit faire appel à différents modes de transport (route, ferroviaire, véhicules thermiques, véhicules électriques...) pour garantir l'efficacité de ce secteur tout en soutenant sa transition écologique. Le transport ferroviaire ne peut répondre seul aux besoins de ce secteur.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL élude la contradiction directe soulevée par la CE concernant la règle 15 du SRADDET, qui impose de prioriser l'implantation des zones logistiques à proximité des embranchements ferroviaires. En se contentant d'affirmer que le rail est insuffisant, la DREAL ne démontre pas comment le projet de Pibrac ou de Toulouse-Sud respecte cette hiérarchie réglementaire, ce qui est perçu par les opposants comme favorisant l'augmentation du trafic de camions plutôt que sa réduction. Il paraît nécessaire que ce type de projet soit soumis à l'aval du PPA en vigueur, pour en apprécier son incidence. Il en est de même de tous les plans qui structurent le territoire pour lesquels le PPA devrait être analysé et consulté dans un rapport de compatibilité voire de conformité, ceci fait l'objet d'une **recommandation** comme déjà indiqué ci avant.

CE-Tran-02

L'action T4.2, jugée prioritaire pour l'exemplarité du secteur public, mentionne des "obstacles réglementaires à lever" et un "portage à clarifier".

- a/ Quels sont précisément ces obstacles réglementaires identifiés ?
- b/ Quel plan d'action concret et quel calendrier sont envisagés pour les surmonter afin de rendre l'action pleinement opérationnelle ?
- c/ Comment le portage par l'État sera-t-il coordonné avec les 5 EPCI et le Réseau des acheteurs publics pour garantir une application homogène et efficace de critères environnementaux stricts dans la commande publique sur tout le territoire du PPA ?

Réponse de la DREAL

L'action T4.2 est relative à la commande publique.

La première question fait référence au compte-rendu du COPIL de travail. Depuis, l'action T4.2 comme l'ensemble des actions a été affinée et les mesures prévues pour atteindre chaque objectif sont des mesures concertées et réglementairement réalisables.

Sur le territoire du PPA de l'agglomération toulousaine, les communes ne sont pas au même niveau d'information et de sensibilisation sur le sujet de la commande publique. Avant de trouver un consensus et d'harmoniser les pratiques sur le territoire, il est essentiel que chacun soit sensibilisé à cette thématique et ait conscience de l'empreinte carbone de sa commande publique. Cette action fera l'objet d'un travail en partenariat avec les EPCI pour diffuser et sensibiliser les communes à l'importance et au poids de la commande publique sur le sujet de la qualité de l'air. Un partage d'expériences et de bonnes pratiques entre collectivités permettra de sensibiliser les acteurs de la commande publique et de travailler à la définition d'une stratégie ou de bonnes pratiques d'achats moins émissives.

Avis de la CE

Dont acte.

CE-Tran-03

Le compte-rendu du COPIL du 10 janvier 2023 suggère de s'appuyer sur le programme CEE pour l'engagement volontaire des transporteurs.

- a/ Comment cette articulation sera-t-elle mise en œuvre concrètement ?
- b/ Quelles synergies sont prévues entre les actions du PPA et d'autres dispositifs incitatifs pour encourager activement les transporteurs, notamment les PME du secteur, à verdir leurs flottes et à optimiser leurs schémas de livraison, au-delà de la seule commande publique ?

Réponse de la DREAL

Le dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE) est un mécanisme qui oblige les fournisseurs d'énergie (électricité, gaz, fioul, carburants, GPL,...), au travers d'objectifs triennaux fixés par les pouvoirs publics, à financer des actions et des travaux en faveur des économies d'énergie.

Le dispositif des CEE permet notamment d'aider les collectivités ou les personnes morales à l'achat ou à la location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de rétrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger (Opération n° TRA-EQ-114).

Par ailleurs, afin d'inciter vers des schémas de livraison plus vertueux, Toulouse Métropole a établi une charte de livraison urbaine (), entrée en vigueur le 21 novembre 2024 pour fluidifier le trafic, réduire la pollution, limiter le bruit et augmenter la sécurité. Par exemple, tout véhicule thermique de livraison sont interdits entre 11h30 et 19h et les véhicules longs sont interdit dans le périmètre défini.*

Un partage d'expériences et de bonnes pratiques entre collectivités permettra de sensibiliser les acteurs de la commande publique et de travailler à la définition d'une stratégie ou de bonnes pratiques d'achats moins émissives.

() https://metropole.toulouse.fr/sites/toulouse-fr/files/2024-12/charter_de_livraison_web_24.pdf*

Avis de la CE

La réponse montre que le PPA se comporte ici comme un simple catalyseur de dispositifs déjà existants (CEE, aides de l'ADEME) plutôt que comme un créateur de nouvelles synergies territoriales. L'absence de fonds additionnels spécifiques au PPA pour accompagner les PME du transport rend la transition subie plutôt qu'incitée. De plus, s'appuyer sur une charte métropolitaine locale d'un seul EPCI ne règle pas la question de l'harmonisation à l'échelle des 113 communes du plan. Cependant il paraît intéressant qu'à travers le PPA le partage d'expérience entre les 5 EPCI préconisé par la DREAL soit mis en œuvre tant sur ce point que sur le précédent (T4.2) piloté par TM. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Tran-04

Comment le PPA prévoit-il d'intégrer les données de flux de marchandises en temps réel dans les systèmes de gestion intelligente du trafic afin de réduire la congestion générée par les livraisons aux heures de pointe ?

Réponse de la DREAL

Le PPA n'a pas prévu d'action de ce type. Des offres d'acteurs privés sur le suivi du trafic en temps réel et l'optimisation des déplacements existent déjà. L'enjeu est plutôt d'éviter au maximum les livraisons aux heures de pointe.

Toulouse Métropole a établi une charte de livraison urbaine, entrée en vigueur le 21 novembre 2024 pour fluidifier le trafic, réduire la pollution, limiter le bruit et augmenter la sécurité.

Avis de la CE

Ce refus d'intégrer des outils d'aide à la décision publique (R&D) dans le cadre du PPA est en contradiction avec l'ambition affichée de « moderniser les outils de gestion ». En se déchargeant sur le secteur privé, la DREAL abandonne un levier technocratique majeur pour réduire la congestion générée par les livraisons aux heures de pointe, ce qui affaiblit la portée opérationnelle du PPA.

5.5. Secteur Aérien (Aéri)

Observation : 4 – 5 – 24 – 45 - 46

04 – 05 - 24

Une observation remet en question le fait que la qualité de l'air soit un enjeu majeur, notant que la pollution est mobile et que la France ne représente que 0,8 % de la pollution planétaire (suggérant d'agir sur l'importation de produits d'Extrême Orient/porte-containers).

Les propositions et plaintes portent sur :

- Le survol inutile de l'ouest toulousain par les avions partant de Blagnac par vent du sud.
- Le non-respect du couloir d'approche par la majorité des avions (survolant Queyratz et Les Amazones).
- La demande que l'armée quitte Francazal.
- La nécessité d'un audit sur le trafic des hélicoptères (restreindre leur utilisation aux urgences, utiliser des drones pour police/gendarmerie).
- L'interdiction de survol de l'agglomération par les compagnies privées.
- L'objectif de supprimer rapidement les liaisons aériennes de moins de 800 à 1000 km, afin de réduire le trafic aérien d'au moins 30 %.
- La pollution par le trafic aérien du quartier de Fontaine-Lestang.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La pollution liée au trafic aérien comprend la zone de décollage et d'atterrissement entre 0 et 1000 m. Au-delà, la pollution n'est pas « rabattue » au sol et est dispersée par les flux d'air.

En 2022, Atmo Occitanie a mené une campagne de mesures pendant un peu plus d'un mois sur un site au nord-est des pistes. Les polluants mesurés étaient les oxydes d'azote et les particules. Elle n'a pas mis en évidence de dépassement des valeurs réglementaires pour la protection de la santé. Ce rapport est consultable ici : <https://atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-08/ETU-2023-173-%C3%89valuation%20de%20la%20qualit%C3%A9%20de%20l%20environnement%20de%20la%20zone%20a%C3%A9roportuaire%20de%20Toulouse%20-%20Blagnac%20%20%20%93%20Programme%202023.pdf>

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante.

45

Il est regretté que le PPA ne s'intéresse guère à la pollution générée par le trafic aérien et à l'aéroport de Blagnac qui impacte les communes avoisinantes : Cornebarrieu St Martin du Touch, Blagnac et Beauzelle où la construction de nombreux logements est prévue, exposant ainsi de nouveaux habitants.

Il est noté que les actions proposées dans le cadre du volet T5 (réduire les émissions du secteur aérien) se concentrent quasi exclusivement sur :

1. La réduction des émissions au sol (T5.1).
2. La réduction des émissions liées à l'accès à la zone d'activité aéroportuaire et aéronautique (T5.2).

Il est demandé de donner suite à l'avis de l'ACNUSA en complétant action T5 avec une mesure qui identifierait les pollutions liées au trafic aérien et qui définirait des objectifs de réduction progressive de ces pollutions, objectifs qui pourraient être discutés avec les compagnies aériennes comme le suggère l'ACNUSA, mais aussi avec AIRBUS qui étudie des motorisations moins

polluantes et en prenant en compte l'arrivée de la LVG Sud-Ouest qui devrait logiquement entraîner une diminution du trafic aérien vers Paris.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Atmo Occitanie publie annuellement un rapport d'évaluation de la qualité de l'air dans l'environnement de la plateforme de l'aéroport de Toulouse Blagnac réalisée à l'aide du dispositif intégré d'évaluation : mesures, émission, cartographie.

Dans le cadre du programme d'action sur l'aéroport de Toulouse Blagnac différents dispositifs de mesures sont déployés de façon pérenne et sous forme de campagne de mesures au cours de l'année. Le dernier rapport est consultable ici :

<https://atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-02/%C3%89valuation%20de%20la%20qualit%C3%A9%20de%20l%20E2%80%99air%20dans%20l%20E2%80%99environnement%20de%20la%20zone%20a%C3%A9roportuaire%20de%20Toulouse-Blagnac-Programme%202024.pdf>

Ce rapport présente les quantités de polluants émis par la plateforme aéroportuaire mais également les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et particules PM10 et PM2,5 modélisées dans l'environnement de la plateforme.

Les cartographies de concentrations font l'objet d'une validation à partir des mesures sur le terrain et de tests de validité conformément aux attentes du LCSQA au niveau national. Les concentrations mesurées par les stations pérennes et lors de la campagne de mesure, dont une vingtaine sur la plateforme aéroportuaire, sont notamment prises en compte dans cette validation des cartographies de concentration.

Les cartes de concentration mettent en évidence que « sur la majeure partie de la zone aéroportuaire, les niveaux de NO₂ et de particules observées sont similaires à ceux rencontrés dans l'environnement périurbain de Toulouse. Les concentrations les plus élevées apparaissent restreintes aux abords :

- *De la zone de roulage des avions,*
- *Des pistes,*
- *Des axes routiers : l'A621, la voie lactée, le Fil d'Ariane et la route de Cornebarrieu. »*

L'aéroport n'est pas exclu du PPA, compte tenu des données disponibles, le choix a été fait dans ce PPA3 d'axer les efforts afin de réduire la pollution liée aux émissions des engins de piste et à l'accès à la zone aéroportuaire qui est une source importante de la pollution atmosphérique subie par les riverains de la plateforme.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante.

46

L'observation soulève une question spécifique sur l'avancement du dossier des APU (Auxiliary Power Unit) à Blagnac, concernant le raccordement électrique des avions en escale pour éviter la consommation de carburant.

Question de la CE

Cela a déjà été indiqué dans le PPA précédent (révision 2) sans suite, qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le projet d'électrification côté piste couvrant les besoins :

- *en substitution de l'usage de l'Auxiliary Power Unit (APU) lorsque l'avion est au parking (Climatisation et électricité) ;*
- *et de recharge des engins de piste des assistants aéroportuaires et des véhicules légers côté piste*

est un projet d'ampleur pour un investissement de l'ordre de 8,6 millions d'euros.

Il a fait l'objet d'un montage de dossier d'aide auprès de l'union Européenne dans le cadre du programme CEF - AFIR pour lequel une réponse positive a été reçue en novembre 2025. L'opération sera entièrement menée à fin 2028.

Avis de la CE

La mesure B5 du PPA 2006 pour limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU) sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac n'a pas été reconduite dans le PPA 2016-2020, car elle était considérée comme atteinte : 100 % des postes au contact des passerelles de l'aéroport étaient équipés d'une fourniture électrique 400 Hz depuis 2013. La réponse de la DREAL semble indiquer que l'action n'est pas terminée. Elle doit donc être inscrite et suivie par le PPA3. Il est également indispensable que l'installation soit effectivement utilisée par les aéronefs ce qui nécessite un indicateur pertinent. Ceci fait l'objet d'une **réserve**.

CE-Aéri-01

Le mémoire en réponse du RP à l'avis de l'ACNUSA indique que le SNA, voire la DGAC, n'ont pas la moindre possibilité d'influer sur les procédures LTO qui seraient du seul ressort des compagnies aériennes mérite. Cela nécessite d'être explicité et motivé, qu'en est-il ? ?

Réponse de la DREAL

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale est une institution spécialisée des Nations Unies, chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de l'aviation civile internationale. L'OACI a son siège établi à Montréal (Canada) et compte 193 États membres. Créeée en 1944 par la Convention de Chicago, le 7 décembre 1944. Selon son article 44, elle a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international. Elle le fait en édictant des normes et des recommandations de nature technique comme le cycle LTO, en harmonisant le droit aérien, en cherchant des solutions dans les domaines de l'économie et de l'environnement, et enfin par son activité en matière de coopération technique.

Si des actions spécifiques doivent être menées avec les compagnies aériennes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, ce sera avec le concours de la DGAC mais sous réserve de l'acceptation par les compagnies aériennes.

Avis de la CE

Les cycles « Landing and Take-Off » (Atterrissage et Décollage LTO) sont générateurs de pollution. Ces cycles dépendent de nombreux paramètres et sont très liés à l'environnement de l'aéroport concerné (habitats, montagnes, mer, altitude etc ...). La CE reste convaincue qu'il y a certainement des possibilités d'optimiser les procédures LTO au niveau local de l'aéroport de Blagnac, avec évidemment le concours de la DGAC, sans devoir nécessairement recourir à l'OACI. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Aéri-02

Pourquoi l'aéroport de Lasbordes qui est en zone urbaine semble totalement ignoré par le PPA.

Réponse de la DREAL

Sur le territoire de Toulouse Métropole, les émissions aéroportuaires incluant l'aéroport Toulouse Blagnac et les aérodromes de Lasbordes et Francazal, représentent :

- 8% des émissions de NOx totales du territoire*
- 2% des émissions de particules en suspension*
- 2% des émissions de particules fines*
- 20% des émissions de SO2*
- Moins de 1% des émissions de COVNM et de NH3*

La majeure partie des émissions aéroportuaires sont dues à l'aéroport de Toulouse Blagnac. Les émissions de l'aérodrome de Lasbordes représentent, quant à elles, moins de 1% des émissions de

NOx, de particules en suspension, de particules fines, de COVNM et de NH3 et 1,6% des émissions de SO2 totales du territoire.

Les efforts se sont donc concentrés sur l'aéroport Toulouse-Blagnac pour ce qui concerne le secteur aérien.

Avis de la CE

Dont acte.

5.6. Chauffage (Chau)

Observation : 07 – 11 – 13 – 14 – 15 – 16 – 17 – 20 – 24 – 26 – 28 – 39 – 40 – 41 – 47 – 48 – 49 – 59 – 61 – 65 – 66 – 97.

07

Favoriser l'isolation par l'extérieur des maisons à moindre coût, car l'énergie non consommée est une énergie non produite et donc des économies faites sur le long terme pour le pays.

De même l'installation de cuve pour récupérer l'eau de pluie. Ces installations sont beaucoup trop chères pour les particuliers alors qu'elles devraient être indispensables pour toute nouvelle construction.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La diminution de la consommation énergétique des logements permet effectivement de réduire les émissions atmosphériques. Le PPA intègre dans son scénario fil de l'eau les actions existantes en place pour la rénovation énergétique des logements. Des dispositifs sont en place pour accompagner la rénovation thermique des bâtiments comme MaPrimeRénov' par exemple.

L'état initial du PPA a démontré que la source de pollution atmosphérique la plus importante du secteur résidentiel/tertiaire était le chauffage au bois et les chaufferies biomasses collectives ou industrielles.

Le plan d'action a donc ciblé spécifiquement ce mode de chauffage, en complément des dispositifs existants d'accompagnement de la rénovation thermique des bâtiments.

Avis de la CE

Dont acte.

11 – 14 - 16 - 20 - 24 - 26 - 28

La contribution 14 (DR01 du registre papier) annonce les contributions 26 et 28 du registre dématérialisé, comme la 16 qui est identique à la 14.

Demande urgente de classer les chaufferies à bois ("biomasse") comme sources majeures de pollution atmosphérique. L'auteur argumente que ces chaufferies émettent des particules fines (PM1, PM2.5, PM10) et des COV, aggravant les maladies respiratoires et augmentant les risques de cancer. Ce classement permettrait d'imposer des normes strictes et de limiter leur développement au profit de solutions réellement durables (géothermie). La contribution dénonce également la pression sur les ressources forestières et le manque de transparence des délégataires. Les usines de production d'énergie qui "engloutissent le bois" (biomasse) sont dénoncées comme un comme un non-sens. Ces usines polluent l'atmosphère avec des particules fines (par le transport et la combustion) et contribuent à la destruction des forêts. L'auteur demande l'abandon des projets en cours.

Il est exprimé une vive inquiétude concernant l'annonce de la mise en activité d'une usine de biomasse près de l'hippodrome toulousain, dans un quartier déjà fragilisé par la pollution du trafic aérien et de la rocade. L'auteur souligne que ce type d'usine est réputé produire des microparticules qui ne sont pas retenues par les filtres prévus et s'interroge sur les raisons d'une telle implantation. Une critique directe du PPA est exprimée sur l'absence de moyens coercitifs. Il est demandé de renforcer le contrôle des chaufferies biomasse et d'y mesurer tous les polluants, y compris les PM 1 et les PFAS. Ces mesures doivent être réalisées par des organismes indépendants et certifiés (comme l'ADEME), et tout dépassement des Directives Européennes doit entraîner une mesure d'arrêt imposée par la Préfecture.

Il est demandé de faire passer l'article R1.3 du cahier des actions (concernant la connaissance des émissions des chaufferies de puissance entre 400 KW et 1 MW) en priorité 1 absolue. L'objectif

est de faire des mesures des PM 1 une priorité, car de la baisse des émissions de PM 1 doit découler la baisse des cancers, tel qu'expliqué par les oncologues

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Comme évoqué précédemment, il n'y a aucun seuil réglementaire pour les PM1 et les particules ultra-fines. Ces polluants ne peuvent donc pas pour l'instant être imposés dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter des chaufferies soumises à la réglementation des installations classées. Atmo Occitanie a déployé un dispositif de surveillance de ces polluants dans l'environnement. Les données sont actuellement collectées. Atmo Occitanie se forme sur ces dispositifs de mesures et la collecte de données (cf. réponse à l'observation CE-Géné-06).

La chaleur renouvelable est une réponse alternative efficace et durable aux réseaux de chaleur qui utilisent des énergies fossiles.

Une chaufferie biomasse récente présente un haut rendement énergétique. Elle permet également d'utiliser les ressources de proximité et ainsi limiter l'impact du transport, et permet également une contribution à l'économie locale. C'est la 1ere source de chaleur renouvelable en France.

Elle pose effectivement des questions quant à l'émission de particules très fines voire ultrafines. Toutefois, une installation de production centralisée de biomasse alimentant un réseau de chaleur émet proportionnellement à la quantité de chaleur délivrée beaucoup moins de pollution qu'une multitude d'installations individuelles de chauffage au bois.

Afin d'apporter une réponse aux questionnements des citoyens, Toulouse Métropole a engagé un partenariat avec Atmo Occitanie afin de réaliser des mesures sur une durée d'un an, permettant d'évaluer, sur 3 futures chaufferies biomasse :

- *le diagnostic de la qualité de l'air avant mise en service*
- *L'évaluation de l'impact sur la qualité de l'air après mise en service.*
- *Les mesures s'effectueront sur les polluants suivants :*
- *les particules PM10, PM2,5 et PM1,*
- *le dioxyde d'azote,*
- *les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) dans les particules,*
- *les particules ultrafines,*
- *le carbone suie.*

Avis de la CE

La Commission d'Enquête reconnaît la double nature de la problématique du chauffage collectif à la biomasse, qui se situe au croisement d'un impératif de santé publique (lié aux particules fines) et d'un vecteur clé de la transition énergétique.

Le développement des réseaux de chaleur (Action R1.2, Priorité 2) est fondamental pour la décarbonation, car il permet de mobiliser les bioénergies, première source de chaleur renouvelable en France. De plus, les installations de biomasse centralisées sont jugées proportionnellement moins polluantes qu'une multitude de systèmes individuels au bois dont le contrôle est aléatoire. Toutefois, ce bénéfice est fortement remis en question par les risques sanitaires potentiels et le manque de transparence réglementaire, notamment sur l'absence de seuil pour les PM1 ou les PUF.

La réponse de la DREAL repose, de manière constante, sur la réglementation actuelle, qui n'impose aucun seuil réglementaire pour les PM1 ou les PUF, empêchant ainsi d'imposer des mesures strictes dans les autorisations d'exploiter.

Dans cette situation à effets contradictoires et à enjeux sanitaire potentiel fort, la CE insiste sur la priorité d'améliorer la connaissance de ces chaufferies et demande le passage en priorité 1 de l'action R1.3 : "Progresser dans la connaissance des émissions des chaufferies collectives de puissance comprise entre 400 kW et 1 MW. Ceci fait l'objet d'une **réservé**.

Le PPA doit intégrer une mesure garantissant la surveillance et la mesure systématiques des PM1 et des Particules Ultrafines (PUF) dans le cadre de tout nouveau projet d'installation de chaufferie biomasse ou de contrôle de conformité périodique. Ces mesures doivent être effectuées par des organismes indépendants et certifiés pour assurer la confiance du public. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

13 – 15 – 39 – 40 – 41 – 47 – 48 – 49 – 59 – 61 – 65 - 66

La contribution 13 (DR02 du registre papier) annonce la contribution 39 du registre dématérialisé, comme la 15 qui est identique à la 13.

Il est décrit une dégradation importante et récurrente de la qualité de l'air (de l'automne au printemps) due à une fumée irritante provenant du voisinage dans une zone résidentielle. Cette nuisance provoque des symptômes physiques (irritations oculaires, respiratoires, troubles du sommeil). Malgré les signalements aux autorités municipales et un rappel de l'ARS concernant les obligations légales, le Maire n'a pas fait cesser la situation. Un constat de Commissaire de Justice a confirmé des concentrations particulièrement élevées de particules fines (PM10 et PM2.5). La contribution exprime de vives réserves quant à l'application effective du PPA à Launaguet.

Confirmations de voisinages actuels et passés indiquant que le quartier visé par l'avis 39 présente un gros problème de qualité de l'air lié à une fumée anormale et irritante avec des dégagements de fumée autres que brûlage de bois (plastique, encens et plus). Il est demandé que cela qui perdure depuis 2 ans cesse immédiatement pour la santé des riverains notamment pour la protection bébés, enfants et personnes vulnérables.

Des doutes sont clairement exprimés sur l'adhésion de la commune de Launaguet au PPA.

Question de la CE

Pourquoi cette situation perdure depuis 2 ans ? Que font les autorités concernées et quelles sont les mesures proposées pour faire cesser immédiatement cette pollution de l'air ?

Réponse de la DREAL

Comme l'indique l'observation n° 39, c'est le Code de la Santé Publique qui s'applique dans le cas d'espèce et c'est le maire qui, au titre de son pouvoir de police générale défini aux articles L.2212-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) et L.1421-4 du code de la santé publique (CSP), est compétent en la matière.

Suite à la réception d'une plainte, l'Agence Régionale de Santé a écrit au maire de Launaguet, le 18 mars 2025, en lui recommandant :

- dans un premier temps, de faire constater la réalité et l'étendue de la nuisance et, le cas échéant, de mettre en place une action amiable entre les parties en litige ;*
- dans un second temps, sans amélioration de la situation, de mettre en demeure le responsable de prendre les mesures nécessaires propres à résorber les désordres, conformément à l'article R. 1331-39 du décret n° 2023-695 du 29 juillet 2023 portant règles sanitaires d'hygiène et de salubrité des locaux d'habitation, de l'article 63 du règlement sanitaire départemental et de l'article L.2213-26 du CGCT.*

L'ARS a été informée des nombreuses observations formulées dans le cadre de cette enquête publique.

Un courrier à M. le maire de Launaguet est proposé à la signature de M. le préfet.

Avis de la CE

L'affaire de Launaguet est l'exemple le plus flagrant de l'insuffisance du PPA dans le secteur résidentiel, révélant un déficit d'autorité publique locale. Malgré un constat de Commissaire de Justice mesurant des "taux énormes de particules fines" dangereuses pour la santé, le Maire a refusé d'agir, en dépit des rappels explicites de l'Agence Régionale de Santé sur ses obligations en matière de salubrité publique (Art. R. 1331-39 du Code de la Santé Publique) Cette inaction face à une nuisance atmosphérique grave et persistante, documentée depuis deux ans, mine l'objectif prioritaire du PPA de protéger la santé des populations et décrédibilise l'engagement des élus locaux.

Les citoyens concernés, souffrant de troubles respiratoires sévères sont laissés dans un état de souffrance physique et morale avec la forte sensation d'un abandon administratif.

L'envoi d'un courrier de rappel au Maire de Launaguet par le Préfet constituerait l'initialisation de l'engagement de l'État en constatant formellement la défaillance municipale dans l'application de la police de la salubrité.

Cette démarche, à même de rétablir la crédibilité de l'action publique en matière de qualité de l'air, fait l'objet d'une **réserve**.

17 - 20

Exprime son désespoir face à la décision, après plusieurs années de débat, de maintenir l'un des incinérateurs les plus polluants de France (Mirail/Decoset) pour plusieurs décennies, juste avant l'enquête sur le PPA. Il s'agit d'un enjeu majeur pour la qualité de l'air, avec une opacité des résultats de l'ARS sur la santé des citoyens de la zone.

Les incinérateurs d'ordures ménagères sont une plaie pour la population et l'environnement et doivent disparaître, d'autant plus que les directives européennes visent l'augmentation du recyclage.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le syndicat mixte DECOSET est chargé de la prévention, de la valorisation et du traitement des déchets ménagers collectés sur 152 communes autour de Toulouse (Métropole et 7 intercommunalités). Ce territoire, qui abrite 1,1 million d'habitants, représente près de 80 % de la population totale de la Haute-Garonne. Pour contribuer à la gestion des déchets ménagers, DECOSET dispose de 2 incinérateurs (Bessières et Toulouse-Mirail). L'unité de Toulouse -Mirail a été mise en service en 1969 et est exploitée en délégation de service public depuis 2007.

Malgré l'augmentation du recyclage, une part des déchets ne peut être recyclée. Cette fraction de déchets diminue au fil du temps et pour certains, peut-être valorisée énergétiquement.

Le devenir de l'usine d'incinération du Mirail a fait l'objet d'une concertation publique du 20 septembre au 27 novembre 2022, menée par DECOSET, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). La future Unité de Valorisation Énergétique sera construite en lieu et place de l'usine actuelle.

En réponse aux recommandations des garants de la concertation publique, DECOSET a poursuivi la concertation par un dispositif de rencontres régulières avec le public (associations de quartier et de défense de l'environnement principalement) et de groupes de travail. Ce dispositif de concertation continu se poursuivra jusqu'au lancement de la consultation publique pour la construction de la nouvelle usine en 2026.

Le site relève de la directive dite « IED » sur les émissions industrielles. L'activité de l'incinérateur respecte la directive IED et les « Meilleures techniques disponibles » du secteur des déchets liées à cette Directive.

Les valeurs limites d'émissions de polluants atmosphériques de la future installation seront plus basses que celles de l'installation actuelle.

Avis de la CE

L'activité de l'incinérateur du Mirail respecte la directive IED et les « Meilleures techniques disponibles » du secteur des déchets liées à cette Directive. L'installation est jugée vétuste, justifiant un projet de reconstruction totale sur place.

La DREAL souligne que la future unité imposera des valeurs limites d'émissions plus basses que l'actuelle.

Sa présence en zone urbaine dense constitue indéniablement un enjeu de santé publique fort. La CE préconise une mesure de transparence accrue sur les rejets et une coordination plus étroite avec le projet de reconstruction pour anticiper les seuils de la Directive européenne 2030. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

97

R1.1 Diminuer les émissions issues des appareils de chauffage au bois domestiques peu performants.

Suggestion d'avoir un indicateur sur le taux de remplacement des équipements peu performants sur le territoire du PPA => sur le territoire de Toulouse Métropole dans le cadre de l'opération Fonds Air Bois, et sur le reste du territoire en se rapprochant des professionnels du secteur.

R1.2 Réduire les émissions de polluants atmosphériques grâce au développement de réseaux de chaleur participant aux économies des énergies fossiles.

Il y a une erreur sur le suivi de cette action : ce sont les mêmes indicateurs que pour l'action R1.1.

Question de la CE

Cette observation concerne les équipements domestiques de chauffage au bois peu performants.

Qu'en est-il ?

L'auteur s'étonne des indicateurs de suivi identiques sur 2 actions R1.1 et R1.2

Est-ce normal ?

Réponse de la DREAL

La mise en œuvre du Fonds Air bois proposé par Toulouse Métropole et en cours d'élaboration sur le Grand Ouest Toulousain Agglomération, permettra effectivement de connaître le taux de renouvellement des poêles à bois.

Au moment de la rédaction des fiches action et de la définition des indicateurs de suivi, ces fonds n'étaient pas validés. Sans eux, le suivi du renouvellement est très délicat.

Concernant les indicateurs des actions R1.1 et R1.2, il s'agit d'une coquille qui va être corrigée dans le document final.

Les indicateurs de l'action R1.2 sont les suivants :

Indicateurs de mise en œuvre :

- *Réalisation / consolidation des états des lieux*
- *Nombre de mesures effectuées pendant une saison*

Indicateur de participation et/ou mobilisation :

- *Élaboration du plan d'actions*

Avis de la CE

Réponse satisfaisante.

La CE prend acte de l'engagement de la DREAL de corriger les indicateurs de l'action R1.2 dans le document final. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Chau-01

Pourquoi l'action R1.3 (« Progresser dans la connaissance des émissions des chaufferies de puissance comprise entre 400 kW et 1 MW ») est-elle classée en Priorité 2, alors même que la pollution liée au chauffage au bois est le premier enjeu particulier et que des contributeurs publics ont expressément demandé son reclassement en Priorité 1 absolue ? Sachant que ces chaufferies sont liées à des établissements sensibles (écoles, EHPAD) et que la population s'inquiète spécifiquement de la toxicité des particules ultra-fines (PM1) et des PFAS provenant des

chaufferies biomasse, quelles mesures d'urgence (hors simple étude exploratoire) seront prises pour caractériser et contrôler ces polluants hautement nocifs ?

Réponse de la DREAL

Ces chaufferies sont sous les seuils des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Elles ne sont donc pas suivies par les inspecteurs des installations classées et aucune obligation de contrôle de leurs émissions ne leur est applicable hormis au démarrage de l'installation.

Le but de l'action est déjà de les recenser et de les cartographier pour estimer leur impact et leur poids dans la qualité de l'air sur le périmètre du PPA.

Ensuite un travail de sensibilisation et un travail d'obligation réglementaire pourra être envisagé. Concernant le suivi de la pollution liée aux particules ultra-fines (PM1) et aux PFAS, se reporter aux éléments indiqués pour l'observation CE-Géné-06.

Avis de la CE

La CE a demandé précédemment le passage en priorité 1 de l'action R1.3 : "Progresser dans la connaissance des émissions des chaufferies collectives de puissance comprise entre 400 kW et 1 MW" qui a fait l'objet d'une **réserve**.

CE-Chau-02

L'action R2.1 (« Valoriser les déchets verts et faire respecter l'interdiction du brûlage ») vise à limiter les émissions liées aux feux de plein air. Or, les témoignages du public révèlent des cas concrets et documentés (constat d'huissier, certificats médicaux, signalements à l'ARS) de dégradation persistante de la qualité de l'air dans des zones résidentielles due à des fumées anormales, sans qu'aucune action efficace et coercitive n'ait été menée par les autorités municipales, soulevant des "vives réserves quant à l'application effective du P.P.A.".

Quelles garanties et quels moyens de contrôle coercitifs et visibles (Priorité 2 pour R2.1) seront mis en place par l'État pour assurer que les autorités locales appliquent immédiatement l'interdiction du brûlage et fassent cesser les nuisances graves liées aux mauvaises pratiques de chauffage, rétablissant ainsi la confiance de la population dans la mise en œuvre du plan.

Réponse de la DREAL

Le brûlage des déchets verts à l'air libre pose plusieurs difficultés. La première est que ce mode de brûlage est ancré dans les mœurs, notamment en zone plus rurale et que les plaintes sont rares. L'action du PPA est de rappeler le contexte réglementaire, le pouvoir de police dont les maires disposent en la matière et rappeler l'importance de faire respecter cette interdiction.

Avis de la CE

L'action R2.1 est fondée sur la sensibilisation et la pédagogie.

Pour la CE, ceci est nécessaire mais semble insuffisant. Afin d'avoir une meilleure connaissance de la situation, la CE préconise de compléter l'action R2.1 par l'ajout d'un indicateur d'action "nombre de rappels à l'ordre et de contraventions". Ceci fait l'objet d'une recommandation.

CE-Chau-03

Le public révèle une décrédibilisation flagrante du PPA par le constat qu'au moins une commune (Launaguet) a laissé perdurer un trouble de pollution atmosphérique grave, identifié et scientifiquement documenté (taux élevés de PM10 et PM2,5 mesurés par huissier), malgré des alertes répétées et un rappel des obligations légales par l'ARS. La préfecture la DREAL et une autre commune, Baziège laissent également s'instaurer du non droit pour de la pollution sonore, lumineuse et très certainement atmosphérique (cf. thème « installations industrielles »).

Ces manquements s'ajoutent au désintérêt de certaines collectivités locales pour la démarche du PPA.

Étant donné que l'application de la réglementation sur les nuisances liées au brûlage et au chauffage inapproprié (relevant de l'action R2.1 du PPA et du Code de la Santé Publique) dépend de la volonté politique locale.

Quelles sont les modalités concrètes et les mécanismes de surveillance que l'État (via la DREAL ou la Préfecture) mettra en œuvre pour :

1. Garantir l'appropriation effective des objectifs du PPA par les maires, en charge de la police de la salubrité, au-delà de la simple consultation ?
2. Activer un droit de substitution ou de coercition immédiat de l'autorité préfectorale (DREAL) lorsque les nuisances atmosphériques graves et documentées (comme celles étayées par un constat d'huissier ou un certificat médical dans les contributions 39, 40, 41, 47, 48, 49) sont signalées et ne sont pas stoppées par les autorités municipales dans un délai jugé raisonnable, afin de restaurer la crédibilité du PPA auprès des citoyens ?

Réponse de la DREAL

La santé publique relève de l'Agence régionale de santé et des pouvoirs du maire en matière d'application du Plan sanitaire départemental.

Le préfet de la Haute-Garonne est informé de la situation ; Un courrier à la signature du secrétaire général sera envoyé au maire cette fin d'année.

Concernant les installations classées, comme la plateforme Lidl, c'est le préfet qui en a la charge. L'inspection des installations classées a mené de nombreuses actions suite au signalement et ce sera au juge administratif d'établir si la réponse apportée par l'Etat a été adaptée.

Le préfet de la Haute-Garonne est garant de l'élaboration du PPA et de sa mise en œuvre. C'est lui qui pilotera les COPIL annuels et s'assurera de l'avancement de la mise en œuvre des actions. En cas de retard ou d'inactions, il est prévu la possibilité de réunir le CODOR (instance politique) pour s'assurer de la mise en œuvre programmée et efficiente des actions.

Sur le précédent PPA, piloté par le Préfet et dont les actions avaient sensiblement les mêmes porteurs d'action, l'ensemble des 20 actions qui avaient été identifiées ont été initiées et 9 sont terminées. Les 11 autres actions se poursuivent et sont renforcées dans le cadre de ce PPA3. Elles s'inscrivent dans la continuité puisqu'il s'agit de la mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture (vélo, covoiturage,...), d'actions de sensibilisation/communication sur la qualité de l'air, de modification de poêle non performant, notamment une action sur les foyers ouverts.

Avis de la CE

La commission d'enquête rappelle que le maire, en tant qu'autorité de police administrative générale, est tenu, en application des articles L.2212-1 et L.2212-2 du code général des collectivités territoriales, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir ou faire cesser les atteintes graves à la salubrité et à la santé publiques, y compris en matière de pollution atmosphérique locale. La jurisprudence administrative constante considère que l'inaction ou l'insuffisance manifeste des mesures prises, lorsqu'un trouble est établi et scientifiquement documenté, est susceptible de constituer une carence illégale dans l'exercice des pouvoirs de police.

La commission d'enquête rappelle également qu'en cas de carence ponctuelle de l'autorité municipale, le code général des collectivités territoriales prévoit des mécanismes d'intervention de l'État, notamment après mise en demeure préalable, l'exercice du pouvoir de substitution du préfet, afin d'assurer la protection de la santé publique.

A l'issue des prochaines élections municipales, les services de l'État disposeront d'une opportunité pour procéder, à l'attention de l'ensemble des nouveaux élus municipaux du périmètre du PPA, à un rappel systématique portant sur leurs obligations en matière de protection de la santé publique face aux situations de pollution atmosphérique locale.

Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

5.7. Installations industrielles (Inst)

Observation : 14 – 16 – 30 – 43 – 60 – 63 – 64 – 67 – 69 - 73, 78, 79, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 104, 106, 107, 108, 111.

14 – 16 - 30

La contribution 14 (DR01 du registre papier) annonce la contribution 30 du registre dématérialisé comme la 16 qui est identique à la 14.

Critique le nouveau PPA 25-30 pour avoir donné une priorité secondaire (n°2) au contrôle de la réglementation des activités économiques (action AE1). Demande de passer cette préconisation à une Priorité 1. L'argument est que sans un contrôle réel, efficace et affiché, la population continuera de penser que les industries et autres activités polluantes sont les principales émettrices et n'aura pas besoin de faire d'effort elle-même. Demande une mise en réserve par les commissaires enquêteurs.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Comme évoqué précédemment, la pollution industrielle ne constitue pas la source de pollution majeure sur le territoire du PPA, d'une part car elle est très encadrée par de nombreux arrêtés ministériels qui fixent des normes de rejets et d'autre part car ces installations sont régulièrement contrôlées par l'inspection des installations classées.

Les entreprises fortement émettrices font l'objet de contrôle inopiné annuel. En revanche toutes les installations ne sont pas contrôlées chaque année. Un des objectifs de l'année est que ce type d'installation très émetteur sur le territoire du PPA devra être contrôlé chaque année.

Ces contrôles inopinés existants déjà et l'industrie n'étant pas une des sources principales de pollution atmosphériques, cette action a donc été classé en priorité 2 plus qu'en 1.

Comme indiqué en réponse à l'observation CE-Géné-07, l'action AE1.1 va être reclassée en priorité 1 dans le PPA.

Avis de la CE

Réponse satisfaisante de la DREAL qui va reclasser l'action AE1.1 en priorité 1. Ceci fait l'objet d'une **réserve** de fait levée par la DREAL.

43

Demande de prendre en compte les poussières de silice classées CMR (Cancérogènes, Mutagènes, Reprotoxiques) provenant de la sablière dite Malet. Ces poussières envahissent la vie de plusieurs dizaines de résidents, à l'extérieur comme à l'intérieur, et posent des effets nocifs et dangereux pour la santé. L'auteur déplore l'absence d'intervention des autorités

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Concernant les poussières de silice provenant d'une carrière, c'est l'arrêté d'autorisation d'exploiter de l'installation qui fixe les conditions d'exploitation de l'installation. Le contrôle et la surveillance de la conformité des conditions d'exploitation de ces installations est effectué par l'inspection des installations classées.

Avis de la CE

Réponse satisfaisante de la DREAL.

**60 – 63 – 64 – 67 – 69 – 78 – 79 – 80 – 85 – 86 – 87 – 88 – 89 – 90 – 91 – 92 – 93 – 94 – 104 – 106
– 107 – 108 - 111 – DR03**

DR03 du registre papier DR annonce la RD n°60

1 Nous habitons Baziège depuis 1992 et sommes situés en voisinage de la plateforme logistique Lidl (56 000m2) sise sur la zone d'activité du Visenc à Baziège.

Voici un bref historique :

- Lors de l'enquête publique (du 09/11/2015 au 11/12/2015) en mairie, l'enquêteur réalise que nous n'aurons plus d'accès à notre domicile car la plateforme recouvre la route y menant.
- 1999 : Première plateforme Lidl.
- 2017 : début des échanges mails avec la mairie qui fait le lien avec le Lidl
- Fin 2018 : le maire vient constater le bruit chez nous avec Mr Nicolas Bonrepos (directeur général des services de la mairie).
- 4 avril 2019 : Lettre au maire suivi d'une réunion le 10 mai à la mairie
- 17 mars au 17 mai : confinement Lidl continue de polluer.
- 28 mai 2020 : première réunion avec le conciliateur de justice
- 27 mai 2020 : première plainte à la DREAL
- 20 novembre 2020 : première mise en demeure de Lidl par la DREAL
- 29 mars 2021 : première inspection de Mr Kevin Jacqueline Boutros (DREAL) sur la plateforme
- 20 avril 2021 : Lettre recommandée de Lidl dans laquelle ils reconnaissent qu'ils sont non conformes la nuit.
- 28 mai 2021 : deuxième inspection de Mr Kevin Jacqueline Boutros et réunion tripartite DREAL/Lidl/nous : promesse du dernier été bruyant par Lidl
- 28 mai 21 complément à la mise en demeure de la DREAL
- 10 janvier 2021 RDV avec Mr Georges Meric, président du département
- 25 février 2022 : courrier à Mr Jacques Oberti président du Sicoval ainsi qu'à son directeur de cabinet Mr Emanuel Augé pour les informer de la situation
- 28 février 2022 : courrier à la députée de la Haute Garonne, Mme Sandrine Mörch
- 21 mars 2022 : RDV avec la police municipale sans suite
- 19 avril 2022 : Deuxième mise en demeure de la DREAL
- 12 mai 2022 : échec de la conciliation
- 28 avril 2022 : mise en demeure par notre avocat du préfet
- 10 octobre 2022 : Nous sollicitons à nos frais une commissaire de justice pour attester de la pollution sonore et lumineuse
- 7 novembre 2022 : le TJ de Toulouse a fait droit à notre demande d'expertise dans les termes demandés. Obtention d'une expertise judiciaire.
- 8 novembre 22 : plainte des voisins auprès de la DREAL contre la plateforme Lidl.
- 7 décembre 2022 : nous interpellons le conseil municipal pour interroger les élus et nous leur donnons un courrier avec l'historique de la situation. Sans suite.
- Janvier 2023 : la période des fêtes est une horreur
- Lidl investit 10 Million € de travaux, annoncés dans la presse, pour augmenter son activité
- 24 mars 2023 : les gendarmes nous expliquent qu'ils ne se déplaceront pas car il s'agit d'un conflit avec un industriel
- 11 juillet 2023 : deuxième plainte à la DREAL
- 27 sept 2023 : troisième plainte à la DREAL
- 18 novembre 2023 : mise en demeure du préfet de la Haute Garonne
- 21 décembre 23 : troisième mise en demeure de la DREAL
- 9 février 2024 : quatrième plainte à la DREAL
- 28 mars 2024 : cinquième plainte à la DREAL
- 27 avril 2024 : rendu du rapport final d'expertise : Lidl est non conforme en période diurne et nocturne
- 6 septembre 2024 : sixième plainte à la DREAL

- 6 juin 2025 : septième plainte à la DREAL conjointement avec l'association Terr'eau Lauragais et les habitants d'en Saumié

2- Sur l'ensemble des démarches et procédures engagées, nous constatons une inaction totale du maire, Mr Jean-François ROUSSEL et des élus, responsable de notre santé et de notre bien être sur la commune.

3- Il n'y a aucune trace dans l'autorisation d'exploiter cette plateforme, d'une quelconque contrainte vis-à-vis de la pollution atmosphérique. Pourtant, un flux incessant de camions qui viennent charger et décharger leurs marchandises quotidiennement.

Il est important de noter que les camions qui arrivent le samedi après 12h, stationnent sur une aire de stationnement jusqu'au lundi suivant pour pouvoir décharger leurs marchandises, MOTEUR THERMIQUE ALLUMES POUR ALIMENTER LES GROUPES DE FROID.

Nous sommes situés sous le vent dominant de sud-ouest qui fait donc monter les émanations des camions vers notre habitat.

Nous demandons par conséquent la mise en place de capteurs atmosphériques pour contrôler la pollution émise par cette plateforme sous une autorité indépendante du Lidl et avec une mesure des flux de camions entrant et sortant.

Nous demandons également une mesure de la pollution atmosphérique et une mesure des flux de camions sur la nationale, entre les bretelles d'autoroute de Montgiscard et de Villefranche de Lauragais situées respectivement à 6Km et 10Km de la plateforme.

4- Nous demandons que la DREAL nous informe des dispositions prises après nos différentes plaintes.

63, 64, 67, 69, 78, 79, 80, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 104, 106, 107 108 et 111 :

Ces contributions additionnelles confirment massivement les nuisances subies, en particulier la pollution atmosphérique due aux moteurs thermiques allumés des camions frigorifiques stationnés le week-end. Elles insistent sur l'illégalité persistante de la plateforme LIDL, dont la non-conformité, établie par expertise judiciaire en 2024, n'est suivie d'aucune sanction ni obligation effective par la DREAL depuis 2017, ainsi que l'inaction totale du maire de Baziège. Les citoyens demandent l'installation de capteurs atmosphériques indépendants (proposant un lieu comme l'école) corrélée à la mesure des flux de camions sur les voies concernées et/ou la pose de capteurs sismiques pour étudier les concentrations des polluant avec le trafic des camions afin que le PPA garantisse une coercition efficace contre cette ICPE

L'inquiétude est fortement aggravée par le projet de ZAC du Rivel, qui augmenterait significativement le trafic de poids lourds et amplifierait la pollution de l'air déjà dégradée, contredisant les objectifs du PPA

Question de la CE

Position de la DREAL sur ce cas ?

Position de la préfecture et du maire sur ce déni de droit ?

Réponse de la DREAL

Ces faits ne sont pas encore caractérisés par le juge administratif. Lorsque des infractions sont constatées sur une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), le code de l'environnement prévoit que le préfet met en demeure l'installation de se conformer aux règles en vigueur dans un certain délai. A l'issue de ce délai, le préfet dispose de plusieurs actions administratives pour contraindre l'établissement à répondre à la mise en demeure.

Dans le cas de Lidl, une mise en demeure a été signée le 21 décembre 2023 enjoignant l'exploitant de respecter les dispositions de l'article 2A de l'arrêté préfectoral complémentaire du 12 juillet 2023 « Ce gardiennage permet de garantir le respect des dispositions suivantes :

- le biberonnage déployé sur le site, lors des opérations de chargement et de déchargement des camions frigorifiques une fois mis à quai ;

- l'arrêt des moteurs des camions lors de leurs phases d'attente ou de stationnement en dehors des opérations de chargement et de déchargement ;

Ces dispositions concernent la zone d'activité située à l'arrière de la plate-forme logistique, côté Nord – Nord-ouest du site. »

Une inspection a été menée de façon inopinée le 5 mars 2024 en période nocturne (22h). L'inspection a relevé l'arrêt du biberonnage ou l'arrêt du moteur des camions lors des opérations de chargement et déchargement des marchandises.

L'inspection a également pu constater la mise en place de mesures organisationnelles complémentaires visant à réduire l'impact sonore des véhicules. La pollution atmosphérique générée par la circulation des véhicules lourds ainsi que des installations de combustion du site a été évaluée dans le cadre de l'étude d'impact associée au dossier d'autorisation environnementale. Sur ce volet, la configuration du site était conforme au dossier déposé. La mise en demeure a donc été levée.

Une requête à l'encontre de l'action de l'État a été déposée auprès du tribunal administratif de Toulouse par des riverains du site.

L'inspection des installations classées a mené de nombreuses actions suite au signalement.

Par ailleurs, garantir « une coercition efficace contre cette ICPE » relève de la police des ICPE et non des actions d'un PPA. Par ailleurs le PPA prévoit des contrôles sur le rejet dans l'air des installations polluantes par des contrôles inopinés.

Avis de la CE

Le 5 mars 2024, une inspection inopinée de la DREAL conclut au respect des consignes (arrêt des moteurs), ce qui justifie la levée de la mise en demeure.

Pourtant, en avril 2024, un rapport d'expertise judiciaire conclut à une non-conformité persistante de jour comme de nuit.

La CE constate que la DREAL base sa décision de levée de la mise en demeure sur un contrôle ponctuel qui s'oppose à une expertise, conduite suite à décision du Tribunal judiciaire de Toulouse, qui établit la non-conformité de l'installation en période diurne et nocturne.

La CE constate donc que la réalité technique et judiciaire s'oppose à la réponse administrative, ce qui démontre une forme d'impuissance publique.

Encore une fois, cela décrédibilise l'autorité de l'État aux yeux du public et l'efficacité même du PPA.

L'action AE1.1 du PPA, classée en priorité 2, propose « la réalisation des contrôles inopinés des rejets atmosphériques des installations les plus émettrices par des laboratoires indépendants ».

Pour la CE, cette action permettra de limiter ce type de problème avec une inaction incomprise de la population et demande son reclassement en priorité 1 comme accepté par la DREAL (voir obs. 14-16-30 et CE-Inst-01). Ceci fait l'objet d'une **réservé**.

CE-Inst-01

Cohérence des Priorités et Efficacité de la Coercition face à la Défaillance d'Application Locale et Industrielle.

Le secteur industriel est le premier contributeur aux émissions de Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM) (61 % des émissions en 2021) et le troisième émetteur de particules (PM10 et PM2,5) sur le territoire du PPA. Malgré l'enjeu fort que représente ce secteur, l'action AE1.1 (« Réaliser des contrôles inopinés des rejets atmosphériques des plus grosses installations émettrices »), qui vise à renforcer l'application de la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), est actuellement classée en Priorité 2.

Or, les observations citoyennes (notamment les contributions n° 60 et 39) mettent en lumière un déficit d'autorité institutionnelle qui décrédibilise gravement le PPA.

Défaut de Coercition Industrielle (Action AE1.1) : dans le cas de l'ICPE LIDL à Baziège, une non-conformité diurne et nocturne a été confirmée par un rapport d'expertise judiciaire (avril 2024), faisant suite à de multiples mises en demeure de la DREAL depuis 2020. Pourtant, l'installation est perçue comme continuant de polluer sans qu'"aucune sanction, ni obligation" effective ne soit appliquée.

Compte tenu de ce constat d'inefficacité institutionnelle :

- Comment le porteur de projet (DREAL) justifie-t-il le maintien de l'action AE1.1 en Priorité 2, face à la demande publique explicite d'élever cette action à la Priorité 1 ?
- Quelles mesures de coercition (sanctions, amendes administratives, injonctions d'actions) et quels mécanismes de suivi et de responsabilité seront mis en place par la DREAL pour garantir que les mises en demeure soient immédiatement suivies d'effets tangibles (tels que l'installation des capteurs atmosphériques indépendants demandés par les citoyens) et ainsi rétablir la crédibilité du PPA face aux pollueurs industriels ?

Réponse de la DREAL

La DREAL prend note des propos tenus par la commission d'enquête.

Le PPA n'a pas vocation à traiter ce contentieux.

L'action AE1.1 va être reclassé en priorité 1.

L'inspection des installations classées a mené de nombreuses actions suite au signalement et ce sera au juge administratif d'établir si la réponse apportée par l'Etat a été adaptée.

Avis de la CE

Réponse satisfaisante, le reclassement en priorité 1 de l'action AE1.1 fait l'objet d'une **réserve**.

5.8. PME, artisans et commerçants (Pme)

Observation : 46.

46

Il est demandé un accompagnement des entreprises de leur territoire à encourager leurs salariés à utiliser les modes alternatifs (modes actifs, covoiturage, autopartage, TC). Le site zenride.co (location longue durée de vélos VAE subventionnée par l'employeur) est présenté comme un outil bénéfique à généraliser aux groupements d'entreprises.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Le principe de Zenride est effectivement de proposer aux salariés de louer un vélo pour se rendre au travail en contre partie d'une subvention de l'employeur pour la location.

Si cette possibilité est offerte par Airbus comme le stipule le courrier de l'observation 46, c'est probablement car cette disposition se trouve dans son plan de mobilité employeur dont les actions sont adaptées à ses employés et budgétisées.

Le Code des transports oblige les entreprises de 50 salariés et plus sur un même site situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants d'élaborer un plan de mobilité employeur.

Suite aux ateliers de définition du plan d'action, compte tenu des plans déjà en place sur l'agglomération et que leur élaboration est une obligation réglementaire, le PPA ne prévoit pas d'actions supplémentaire pour leur mise en œuvre.

Avis de la CE

Dont acte. L'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PdME) est une obligation réglementaire pour les entreprises de 50 salariés et plus. L'absence d'action PPA supplémentaire pour leur mise en œuvre est ainsi justifiée par l'existence de cette obligation légale et des plans déjà en place.

CE-Pme-01

L'action AE2.1 se concentre sur les audits Air-Énergie comme outil de diagnostic. Or, des acteurs économiques soulignent que le principal frein à la transition est le coût de l'investissement.

- a/ Au-delà du diagnostic, quelles mesures financières concrètes et additionnelles (fonds d'accompagnement spécifique, subventions ciblées, guichet unique d'aides) sont envisagées pour aider les PME, artisans et commerçants à financer l'acquisition d'équipements, de véhicules et la mise en œuvre de procédés moins polluants identifiés lors des audits ?
- b/ Quel est l'objectif chiffré en nombre d'entreprises (PME, artisans) que la CCI Haute-Garonne (porteur de l'action) et ses partenaires visent à accompagner durant la période du PPA ?

L'audit énergétique peut-être financé par l'ADEME jusqu'à hauteur de 80 % selon certains critères.

Concernant les travaux, les micro-entreprises peuvent bénéficier de prêt éco-énergie pouvant aller jusqu'à 100 000 euros par la BPI France. Il existe également les certificats d'économie d'énergie ainsi que les crédits d'impôts.

De plus réaliser ce type de travaux présente un investissement sur l'avenir puisque les entreprises vont ensuite faire des économies sur les factures d'énergies.

L'objectif du nombre d'audits énergétiques à réaliser reste à définir en fonction des financements qui pourront être mobilisés pour l'action AE2.1.

Avis de la CE

La DREAL élude la demande de mesures financières "additionnelles et spécifiques" au PPA sollicitée par la CE. En renvoyant systématiquement vers des dispositifs nationaux préexistants (ADEME, BPI), elle ignore la problématique de trésorerie immédiate des petites structures pour qui un prêt, même aidé, reste une charge. L'argument de la "rentabilité future" est une réponse théorique qui ne compense pas l'absence de fonds de soutien territorialisé propre au PPA. Un projet étatique qui a pour objectif de protéger la santé des habitants du territoire, ce qui générera indubitablement des économies, doit être doté d'un budget. Ceci fait l'objet d'une **réserve**.

CE-Pme-02

L'action AE2.1 implique une multiplicité de partenaires (CCI, Chambre des Métiers, fédérations, ADEME, DREETS).

- a/ Comment sera assurée la coordination entre ces acteurs pour offrir un parcours simplifié et lisible aux artisans et dirigeants de PME, qui disposent de ressources administratives limitées ?
- b/ Quelles actions de communication et de sensibilisation ciblées seront déployées pour garantir que l'offre d'audits et les aides associées touchent l'ensemble du tissu économique concerné, et pas seulement les entreprises les plus structurées ?

C'est la CCI de la Haute-Garonne qui assurera le pilotage de l'action et l'accompagnement à la réalisation des audits énergétiques.

Les partenaires sont présents pour apporter leur expertise dans la construction de l'action, son financement et pour la diffusion de l'offre auprès des différentes entreprises et les orienter vers la CCI.

Avis de la CE

La réponse reste purement institutionnelle. Elle ne précise pas comment sera instauré un "parcours simplifié et lisible" pour des artisans disposant de ressources administratives limitées, comme le demandait la CE. Il existe une contradiction entre l'affichage d'un pilotage unique par la CCI et la réalité d'un tissu économique où les petites entreprises sont souvent déconnectées des réseaux consulaires.

CE-Pme-03

Concernant le périmètre des audits et l'accompagnement post-diagnostic :

- Les audits "Air-Énergie" couvriront-ils de manière systématique l'ensemble des sources d'émissions d'une entreprise (bâtiments, flottes de véhicules, procédés de production générant des COV, logistique) ?
- Quel accompagnement technique est prévu après la réalisation de l'audit pour aider les entreprises à élaborer et mettre en œuvre une feuille de route concrète et priorisée de réduction de leurs émissions ?

Pour la suite de la question, nous avons répondu à l'observation CE-Pme-01. Le détail du contenu des audits est à bâtir entre les différents partenaires de l'action en lien avec les dispositions des normes EN 16247-1 [exigences générales] -2 [bâtiments] -3 [procédés] -4 [transport]. Toutefois ces audits ont vocation à couvrir l'ensemble consommations et des sources d'émission d'une entreprise. Le livrable comportera une liste d'actions recommandées et priorisées.

Avis de la CE

Si la DREAL promet un diagnostic exhaustif, elle reste évasive sur l'accompagnement technique "après la réalisation de l'audit". Fournir un "livrable" (un rapport papier) ne garantit pas la mise en œuvre opérationnelle d'une feuille de route. Il manque un engagement sur un suivi technique humain pour aider l'artisan à passer du conseil à l'action concrète.

CE-Pme-04

Les futures réorganisations de la mobilité (extension des zones piétonnes, voies réservées) ont-elles fait l'objet d'une étude d'impact spécifique sur l'accessibilité des artisans et commerçants à leurs clients et chantiers, et quelles mesures de compensation ou d'adaptation sont prévues ?

La réorganisation de la mobilité a pour objectif de décarboner les villes, de diminuer la pollution et d'améliorer le cadre de vie des habitants. Cette réallocation de l'espace public peut nécessiter une adaptation des moyens utilisés par les artisans et les commerçants pour accéder à leurs clients et chantiers comme l'utilisation de véhicules adaptés (utilitaires électriques légers, vélos cargos...), optimisation logistique (logiciels de tournées, hubs de livraison...), horaires décalés. Cette évolution des pratiques est recherchée et doit permettre d'abaisser la pollution en centre-ville.

Des dispositifs d'aides existent pour accompagner cette transition comme les certificats d'économies d'énergie pour l'acquisition de véhicules utilitaires électriques légers ou le retrofit électrique, l'ADEME et la Métropole de Toulouse financent l'acquisition de vélo cargos. Le pass-ZFE permet de circuler et de stationner 52 jours par an dans le périmètre de la ZFE, des autorisations d'accès aux livraisons dans la zone réservée sont possible de même que la demande d'un arrêté de circulation ou de stationnement pour un chantier ou la livraison de matériaux.

Avis de la CE

La DREAL ne répond pas à la question sur l'existence d'une "étude d'impact spécifique" sur l'accessibilité des clients et des chantiers. Elle transforme une contrainte subie en une "évolution recherchée", mais n'envisage aucune mesure de compensation financière pour les pertes d'exploitation liées à la baisse d'accessibilité. Le discours est perçu comme une injonction à s'adapter sans prise en compte de la réalité économique des métiers de service en centre-ville.

CE-Pme-05

Concernant les trajets pendulaires des salariés, comment les EPCI et gestionnaires de zones d'activités comptent-ils mutualiser des solutions de mobilité (navettes électriques, flottes de vélos partagés, plateformes de covoiturage locales) pour les PME qui, individuellement, n'ont pas la taille critique pour mettre en place un plan de mobilité employeur ambitieux ?

Il est important de noter que les plans de mobilité employeur ne sont plus obligatoires si le volet mobilité est voté dans les négociations annuelles obligatoires (NAO) au sein de l'entreprise entre la direction et les représentants syndicaux. La démarche de réalisation d'un Plan de Mobilité Employeur peut également être engagée en amont par l'employeur afin de préparer au mieux ces négociations et la conclusion d'un accord.

Les entreprises situées sur une même zone d'activités peuvent établir un Plan de Mobilité Employeur Commun (précédemment plan de mobilité inter-entreprises).

Il s'agit d'un Plan de Mobilité Employeur incluant un ensemble de mesures mutualisées entre employeurs visant à faciliter et rationaliser les déplacements, pour inciter salariés, clients ou fournisseurs, etc, de cette même zone à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle (covoiturage, transports en commun, vélo, marche...) ou à repenser le transport de leurs marchandises. Le Plan de Mobilité Employeur commun peut comporter également des actions qui ne concernent que certains employeurs de la zone et non leur totalité.

Tout Plan de Mobilité Employeur, qu'il soit réglementaire ou volontaire, doit être transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité afin de lui permettre de le prendre en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre de sa politique territoriale de mobilité.

Ainsi, sur le territoire de l'agglomération toulousaine, les plans de mobilité employeurs doivent être transmis à Tisséo Collectivité qui les centralise.

Sur le territoire de l'agglomération c'est Tisséo qui se charge d'accompagner les entreprises volontaires et d'animer cette thématique avec un service dédié au sein de Tisséo Collectivités. Deux plans de plan de mobilité inter-entreprises (désormais plan mobilité employeur commun) sont en place sur le territoire de l'agglomération : la zone aéroportuaire de Blagnac et les universités toulousaines.

La promotion des Plan de Mobilité Employeur et des Plans de Mobilité Employeur Commun est faite à travers la plateforme Commutéo qui met à disposition de la réglementation, des formations, des vidéos, et propose d'accompagner les entreprises qui le souhaitent.

L'ensemble des éléments issus de ces plans est pris en compte dans le cadre des travaux sur le PDM en cours d'élaboration par Tisséo.

Avis de la CE

La réponse repose entièrement sur le volontariat des entreprises et sur des outils de centralisation existants. La DREAL ne propose aucune stratégie de mutualisation proactive portée par les EPCI (navettes électriques de zones, flottes partagées gérées par le public) pour les entreprises n'ayant pas la taille critique pour agir seules, ce qui était le cœur de l'interrogation de la CE.

CE-Pme-06

Comment le PPA compte-t-il s'assurer que les artisans et commerçants soient activement impliqués dans la co-construction des plans de circulation locaux afin de garantir la viabilité économique des centres-bourgs et des quartiers ?

Les artisans et commerçants étaient représentés par la Chambre des métiers et de l'artisanat lors de l'élaboration des actions.

De plus, le PPA est, comme précédemment indiqué, un document cadre qui donne des objectifs généraux aux EPCI et autres acteurs du PPA.

Il sera décliné dans le futur Plan de Mobilité qui fait l'objet d'une très large concertation.

De nombreuses mesures d'accompagnement sont mises en place comme par exemple à Toulouse (voir réponse à l'observation CE-Pme-04).

Avis de la CE

La DREAL estime que la représentation via la Chambre des métiers lors de l'élaboration suffit. La CE demandait une implication active dans la co-construction des plans de circulation locaux, point sur lequel la DREAL reste vague en renvoyant au futur Plan de Mobilité.

En affirmant que la représentation consulaire au stade de la rédaction du PPA suffit, la DREAL ignore la demande de la CE sur un mécanisme garantissant la co-construction réelle des plans de circulation au niveau local. Le PPA se positionne en document-cadre lointain, laissant les artisans face à des décisions locales de voirie qu'ils ne maîtriseront pas.

5.9. Secteur agricole (Agri)

Observation : 14 – 16 – 20 – 23 – 33 – 46 – 51 – 52 – 53 – 55 – 82 – 83.

14 – 16 – 20 – 46 – 82

L'observation 14 (DR01 du registre papier) annonce la contribution 30 du registre dématérialisé comme la 16 qui est identique à la 14.

Les observations 20, 46 et 82, provenant de la société civile et d'associations (Association Ma Terre, Association Grains de Pollen, FNE Occitanie Pyrénées), convergent sur l'insuffisance du PPA face aux pollutions générées par certaines pratiques agricoles et appellent à une intervention politique et financière forte pour une transition vers l'agriculture biologique.

1. Critique de l'Insuffisance Réglementaire et Mesures Sanitaires

Les contributeurs estiment que l'impact de la pollution atmosphérique due à l'activité agricole "n'est pas suffisamment prise en compte et réglementée" dans le projet de PPA.

- Pesticides et engrais de synthèse : L'épandage des pesticides et les labours profonds sont identifiés comme des sources de pollution. Les connaissances scientifiques sur les "dangers pour la santé" de nombreuses substances utilisées (pesticides et engrais de synthèse) auraient dû entraîner des "mesures de contrôle et d'interdiction de certaines substances plus efficaces et contraignantes".
- Ammoniaque et publics fragiles : L'absence d'objectifs concernant l'ammoniaque dans le PPA est spécifiquement critiquée. Il est demandé un accompagnement de la profession agricole pour une réduction sensible de l'usage des pesticides et de l'ammoniaque, notamment près des logements et des établissements recevant des publics fragiles (ERP).

2. Demande de Mutation Agricole Profonde et Redirection de l'Argent Public

Les observations insistent sur la nécessité pour l'agriculture de se réformer et sur le rôle crucial des financements publics pour y parvenir.

- Abandon des pratiques polluantes : l'agriculture doit parvenir à se passer des "produits phytosanitaires" et des "labours profonds".
- Redirection financière : l'argent public, local et national, doit être "redirigé" pour soutenir une "mutation profonde de l'agriculture".
- Objectifs de la transition : cette mutation doit aboutir à une agriculture biologique et conservatrice de la précieuse couche d'humus, en assurant un accompagnement "très avantageux" des agriculteurs.
- Soutien à la filière : afin d'appuyer cette transition, il est demandé de proposer "essentiellement des produits bio et locaux" dans les écoles, les crèches, les collèges, les lycées et les restaurants des administrations.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Afin de mieux cibler les contributeurs et les accompagner vers une agriculture plus vertueuse en proposant des solutions adaptées à chaque type de culture ou d'élevage, le PPA a souhaité connaître plus finement les émissions de polluants agricoles. Ce travail sera la première étape de l'action agriculture.

La seconde étape consistera à proposer des solutions et à accompagner les agriculteurs vers des solutions moins émissives.

Les 5 EPCI du territoire du PPA, ont atteint les objectifs de la Loi Egalim et proposent des repas bio et locaux.

Avis de la CE

Dans le secteur agricole, l'apport d'engrais est la source de 90% des émissions totales d'ammoniac. La DREAL propose une approche strictement exploratoire (actions AE3.1 ; AE3.2). Ces actions sont indispensables mais devraient être complétées par une action immédiate sur la protection de zones sensibles en introduisant dans le PPA des mesures de limitation ou de restriction des intrants les plus émissifs dans des périmètres de protection définis autour des habitations et des établissements recevant du public. La CE demande à la DREAL de se rapprocher des instances agricoles pour définir, avec les EPCI, en urgence ces zones sensibles et y appliquer des mesures conservatoires de protection. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

33

Une action concerne le secteur agricole mais elle est surtout centrée sur l'exploitation. Il faudrait dès maintenant mesurer la qualité de l'air au plus près des habitations que ce soit en diffus ou dans les lotissements et centres de village. Dans ces mesures il ne faut pas oublier l'impact des destructions par le feu des déchets agricoles qui se pratiquent encore (Ex dans la vallée de la Seillonne).

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

L'écoubage agricole est une pratique réglementée et interdite lors d'épisode de pollution atmosphérique.

Le suivi de l'ammoniac en termes de concentration dans l'air ambiant est effectué par super site rural dont dispose Atmo Occitanie à Peyrusse Vieille (32).

Atmo Occitanie suit l'influence de l'ammoniac sur la formation des particules secondaires au travers de l'appareil de mesures installé à la station Mazades de Toulouse. Il permet de caractériser la présence ionique d'ammonium.

Atmo Occitanie effectue périodiquement une évaluation des pesticides dans l'air ambiant en Occitanie. La dernière évaluation disponible date d'Octobre 2024 et porte sur la campagne de mesures 2022 – 2023. Cette évaluation est disponible sur le site internet d'Atmo Occitanie.

De plus certains EPCI, notamment le Sicoval ont participé au programme ExpoPhyto. Expo'Phyto est un projet de médiation territoriale sur la problématique de l'exposition aux produits phytosanitaires dans l'air en Occitanie. Ce projet, piloté par l'unité SRAL de la DRAAF Occitanie, la DREAL et l'ARS, fait partie des priorités régionales de la Feuille de route Ecophyto II+ et est principalement axé sur les aspects « Exposition des populations ».

Avis de la CE

Dont acte.

23 - 51 – 52 – 53 – 81

Ces observations, déposées pour la Confédération Paysanne, convergent pour affirmer et valoriser le rôle environnemental positif de l'agriculture dans l'amélioration de la qualité de l'air, et proposent des mécanismes de soutien et de reconnaissance financière pour ces pratiques.

1. L'Agriculture comme Puits de Carbone et Filtre Naturel (Obs. n° 51 et 52)

La Confédération Paysanne insiste sur la fonction environnementale cruciale des espaces agricoles et naturels pour la qualité de l'air, agissant comme des "filtres" et des "puits de carbone".

- Photosynthèse et Oxygène : l'activité agricole et forestière est basée sur la photosynthèse, processus qui combine des molécules d'eau () et de pour produire de la cellulose (des sucres

complexes) et dégager de l'oxygène. L'objectif de l'activité agricole est de maximiser la production de cellulose, et par conséquent la production d'oxygène.

• Stockage du Carbone : l'agriculture est présentée comme la "seule activité économique qui contribue au stockage du carbone". Ce stockage est optimisé par le développement de nombreuses pratiques :

L'utilisation de techniques culturales simplifiées.

L'enfouissement des résidus de récolte.

Les couverts végétaux (cultures intercalaires).

Le désherbage mécanique.

L'entretien et la plantation de haies.

L'utilisation de la fertilisation organique (notamment les composts de déchets verts).

• Rôle de l'Élevage : l'élevage, particulièrement l'élevage bovin, est considéré comme permettant "l'équilibre biologique des milieux".

2. Critique des Évaluations de l'Élevage et Demande de Soutien (Obs. n° 53 et 81)

L'organisation critique les conclusions abusives sur l'impact des bovins et propose un mécanisme financier pour soutenir les services environnementaux rendus.

• Critique de l'Évaluation du Méthane (Obs. 53) : les conclusions de certains experts sur la production de méthane par l'élevage bovin sont jugées "abusives". Les modèles d'analyses utilisés sont des protocoles de laboratoire qui étudient les gaz produits directement "dans la panse" (un des estomacs du bovin), et "non pas les gaz effectivement rejetés".

Il est précisé que les émanations proviennent "uniquement des éructations lors de la rumination" et devraient être étudiées à ce niveau.

Les bovins doivent consommer principalement des "fourrages riches en cellulose" pour optimiser leur rôle dans l'environnement, car une alimentation à base de maïs et de soja dérègle les processus de digestion habituels.

Il est demandé que les collectivités territoriales se préoccupent du "redéploiement des élevages" en prévoyant de favoriser les conditions d'accueil, y compris les bâtiments, les logements professionnels et la protection de territoires dédiés.

• Proposition de Paiement pour Services Environnementaux (PSE "air") (Obs. 81) : Afin de reconnaître et de soutenir l'agriculture qui "conserve, entretient et installe des éléments naturels", un PSE est proposé.

Ce PSE "air" serait établi "à l'instar des PSE 'eau'" existants sur les zones de captage des eaux potables :

• Financement : ce PSE serait "financé par les territoires" en réponse aux attentes des populations concernant la qualité de l'air.

• Base de calcul : le paiement serait basé sur les déclarations PAC (Politique Agricole Commune), qui constituent une "base administrative formalisée, contrôlable et contrôlée par les services de l'Etat".

• Formule : la formule proposée prend en compte la Surface d'Intérêt Environnemental (SIE), sachant qu'il existe une obligation minimale de 5 % de SIE. Le PSE serait calculé sur la surface effective au-delà de ce minimum obligatoire : $PSE = (\text{Taux de SIE effectif de l'exploitant agricole} - 5\%) \times \text{Montant de base}$

• Bonus : un "bonus pourrait être attribué pour l'agriculture biologique".

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La DREAL ne nie pas que l'activité agricole est un puits de carbone, mais ces puits absorbent les gaz à effet de serre qui ne sont pas l'objet du PPA.

Le PPA ne traite pas non plus de l'élevage bovin et de ses émissions de méthane compte tenu que l'élevage bovin n'est pas la pratique agricole la plus représentative de celle pratiquée sur le territoire couvert par le PPA. En revanche les cultures et l'élevage sont des sources de pollution notamment particulières et source d'ammoniac lors des périodes d'épandage. La surveillance de

la qualité de l'air effectuée par Atmo Occitanie met en évidence que l'agriculture représente 70% des émissions de NH3 sur le PPA de Toulouse.

Avis de la CE

Réponse satisfaisante.

55

La Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne souhaite apporter les observations suivantes concernant l'évaluation de l'impact de l'agriculture dans le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine.

1. Une estimation de l'impact des émissions d'origines agricoles inadaptée aux pratiques agricoles locales.

Le projet attribue 26 % des émissions de PM10 à l'agriculture, sur la base de références à des pratiques agricoles qui ne représentent pas les pratiques agricoles locales. En conséquence, l'impact de l'agriculture locale aux émissions de PM10 est fortement surévalué pour la Haute-Garonne car il repose sur des pratiques agricoles intensives (épandages fréquents, élevage industriel, travail du sol important) qui ne correspondent pas aux systèmes agricoles locaux, majoritairement en agriculture raisonnée, de taille modeste et diversifiés. L'agglomération toulousaine ne compte pas par ailleurs d'élevage significatif, alors que cette activité est citée comme contributrice majeure dans le calcul du PM10.

2. Des références à des phénomènes inexistants localement

Le dossier mentionne des risques d'eutrophisation qui ne sont pas observés sur le département et des pollutions liées à la transformation agroalimentaire sont également évoquées, alors que l'agglomération toulousaine (ni le département) ne dispose pas d'unités industrielles de transformation agricole importantes. L'activité agricole y est essentiellement en production végétale et animale non transformée.

La référence au brûlage des résidus de céréales est injustifiée car cette pratique est interdite par la réglementation depuis plusieurs années. De plus, l'élevage est mentionné comme source importante d'émissions, alors qu'il est quasi absent dans l'agglomération toulousaine.

3. Une agriculture locale à faible impact

L'agriculture sur l'agglomération toulousaine se caractérise par une orientation majoritaire vers les grandes cultures (blé, maïs, oléagineux) et du maraîchage, avec des pratiques raisonnées ainsi qu'une part importante d'agriculture biologique et des systèmes intégrant des couverts végétaux.

Conclusion et demande de la CA

Nous demandons que :

L'impact de l'agriculture soit recalculé sur la base de données locales, en concertation avec la Chambre d'Agriculture.

Les hypothèses nationales obsolètes soient remplacées par des référentiels adaptés au contexte réel du territoire, afin de garantir la pertinence des mesures du PPA.

De plus, les mesures restrictives imposées à l'agriculture lors des pics de pollution apparaissent disproportionnées au regard de l'impact réel du secteur sur la qualité de l'air.

Question de la CE

Quelles réponses sont données par la DREAL aux demandes de la Chambre d'agriculture au vu du développement exposé ?

Réponse de la DREAL

La Chambre d'agriculture était invitée et présente aux ateliers de caractérisation des actions ainsi qu'au COPIL de hiérarchisation des actions.

L'état initial du PPA sur la partie « agriculture » présente les chiffres de la Haute-Garonne. Atmo Occitanie évalue que l'agriculture représente 70% des émissions de NH3 sur le périmètre du PPA de Toulouse.

Bien que le périmètre du PPA présente une activité agricole peu soutenue, elle est toutefois bien présente dans certains secteurs du SICOVAL ou du Grand Ouest Toulousain.

Ainsi, compte tenu de la participation non négligeable de ce secteur aux émissions d'ammoniac et de particules, il est essentiel de connaître plus finement les émissions du secteur (en fonction des typologies de filières) sur l'aire du PPA afin de les corrélérer aux pratiques locales et de proposer des solutions adaptées pour une agriculture moins émissive.

Avis de la CE

La CE relève un conflit technique profond entre la Chambre d'Agriculture et la DREAL sur la fiabilité des données d'émissions. La profession agricole dénonce une surévaluation massive de son impact (notamment les 26 % de PM10), jugeant les modèles d'Atmo Occitanie inadaptés aux pratiques locales réelles. Si la DREAL maintient la responsabilité majeure du secteur (70 % des émissions de NH3), elle admet la nécessité d'une connaissance plus fine par filière.

La CE souligne que ce désaccord rend les mesures de restriction lors des pics de pollution illégitimes et disproportionnées aux yeux des exploitants. Pour la CE, cette incertitude technique bloque l'action et impose une actualisation urgente des bases de calcul pour garantir l'adhésion du monde agricole au PPA.

Un rapprochement avec la Chambre d'agriculture est nécessaire afin d'accélérer la production de données locales partagées, condition indispensable pour justifier l'acceptabilité des futures restrictions. Ceci fait l'objet d'une **réserve**.

83

Cette observation est également exposée pour la Confédération paysanne :

Afin de favoriser le maintien des espaces boisés privés dans les zones urbaines et périurbaines, poumons verts de l'agglomération, il convient d'être attentifs à la question des lisières afin que les coûts induits par l'entretien ne soit pas un facteur de disparation de ces espaces.

Pour toute nouvelle zone urbanisée, artisanale et commerciale, une bande tampon doit être acquise par la collectivité, ce qui permet de créer des sentiers de promenade, et permet de créer une distance suffisante à l'égard des espaces boisées.

Dans le cas des zones existantes, et notamment en ce qui concerne les lisières de parcelles enclavées et les axes routiers, les collectivités doivent prendre en charge les coûts d'élagages et d'abattages des arbres surplombant ou dangereux. En effet les décisions d'urbanismes sont majoritairement postérieures à l'existence de ces espaces naturels, les risques observés sont totalement nouveaux et induits par l'urbanisation.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Cette observation n'a pas de lien avec la pollution atmosphérique et n'est pas traitée au sein du PPA.

Avis de la CE

Dont acte

CE-Agri-01

Le secteur agricole est le principal secteur d'activité émetteur d'ammoniac (NH3) sur le territoire du PPA, contribuant à 78 % des émissions totales de ce polluant en 2021. De plus, contrairement aux objectifs nationaux fixés par le Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (réduction de -16 % par rapport à 2014), les émissions totales d'ammoniac sur l'aire du PPA sont en hausse de 3 % entre 2008 et 2021, avec un écart de +22 % par rapport à l'objectif national en 2021.

Question de la CE

Étant donné que les actions prévues dans le PPA (AE3.1 et AE3.2) sont considérées comme très exploratoires et ont été motivées par les "divergences lors des ateliers" (la profession agricole remettant en cause la méthodologie d'Atmo Occitanie), et que l'Autorité environnementale recommande de développer les actions réduisant à la source les pollutions :

- Comment le porteur de projet garantira-t-il la transition rapide de ces études de connaissance fine (sur les pratiques et filières agricoles) vers des mesures de réduction concrètes et chiffrées de l'ammoniac (NH₃) à la source, et non seulement par la sensibilisation et la formation, pour atteindre l'objectif de réduction du PREPA ?

2. Quelles sont les mesures coercitives (contrôles, sanctions) qui seront mises en œuvre, notamment via l'action R2.1, pour enrayer immédiatement les pratiques illégales de brûlage de déchets agricoles et verts dont la persistance dans certaines zones est signalée par les citoyens comme une source de nuisance grave et non traitée ?

Réponse de la DREAL

Les actions AE3.1 et AE3.2 du PPA s'inscrivent en ligne directe avec les mesures prévues dans le cadre du PREPA qui sont « Sensibiliser et former les professionnels et futurs professionnels à la qualité de l'air en agriculture » et « Soutenir et orienter les évolutions techniques et les pratiques des agriculteurs favorables à la réduction des émissions d'ammoniac ». Le temps pris pour une connaissance plus fine des pratiques des filières qui sont à l'origine d'émissions d'ammoniac doivent permettre de construire des actions concrètes gagnant – gagnant de réduction des émissions. En effet, une diminution des émissions par des actions pratiques et pragmatiques coconstruites avec les agriculteurs permet une appropriation de la démarche et, de par la diminution des émissions, entraîne une diminution d'achat d'amendements pour les sols et donc un gain économique.

Les sanctions pour le brûlage à l'air libre des déchets verts relèvent du pouvoir de police du maire. Le PPA vise à une forte prise de conscience et à une modification des pratiques.

Avis de la CE

La DREAL propose une approche strictement exploratoire (actions AE3.1 ; AE3.2).

Ces actions sont indispensables mais devraient être complétées par une action immédiate sur la protection de zones sensibles en introduisant dans le PPA des mesures de limitation ou de restriction des intrants les plus émissifs dans des périmètres de protection définis autour des habitations et des établissements recevant du public.

La CE demande à la DREAL de se rapprocher des instances agricoles pour définir en urgence ces zones sensibles et y appliquer des mesures conservatoires de protection. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Agri-02

Le cœur du conflit entre l'administration (qui utilise les données d'Atmo Occitanie) et les représentants du secteur agricole (la Chambre d'agriculture) concernent la validité des hypothèses utilisées pour la planification des actions.

1. Chiffres contestés et données obsolètes : l'évaluation de l'impact de l'agriculture sur les PM 10 (particules en suspension) est estimée à 26 % des rejets sur le territoire du PPA, une donnée jugée "fortement surévaluée" par la Chambre d'agriculture. La Chambre d'agriculture critique le fait que l'estimation repose sur des pratiques agricoles intensives (épandages fréquents, élevage industriel) qui "ne correspond pas aux systèmes agricoles locaux". Il est noté que l'élevage significatif est "quasi absent" dans l'agglomération toulousaine.

2. Légitimité des études exploratoires : les actions AE3.1 et AE3.2 ont été mises en place précisément à cause des "divergences lors des ateliers sur les émissions liées à l'agriculture", la profession agricole remettant en cause la méthodologie d'Atmo Occitanie. L'objectif des actions

AE3 est d'"améliorer la connaissance des émissions du secteur agricole avec des données locales". La Chambre d'agriculture demande explicitement que "l'impact de l'agriculture soit recalculé sur la base de données locales, en concertation avec la Chambre d'Agriculture".

3. Problème de Proportionnalité : les mesures restrictives imposées à l'agriculture lors des pics de pollution sont jugées disproportionnées au regard de l'impact réel du secteur sur la qualité de l'air. En l'absence de chiffres validés par les acteurs locaux, toute mesure de contrainte ou de restriction future pourrait être perçue comme illégitime. L'action AE3.2 a pour but d'analyser les données pour "évaluer les enjeux et accompagner la transition écologique du secteur agricole", soulignant la nécessité d'adapter la réponse à la réalité locale.

Question de la CE

Le projet de PPA attribue une part importante des émissions de PM10 (26 %) à l'agriculture locale, une estimation que la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne juge "fortement surévaluée" car elle ne correspond pas aux systèmes agricoles du territoire (peu d'élevage significatif, pratiques raisonnées). La révision du PPA est motivée par ces "divergences lors des ateliers".

Compte tenu de l'objectif des actions AE3.1 et AE3.2 de consolider la quantification des émissions via des données locales :

Quelles sont les garanties formelles que le porteur de projet et l'État donneront à la profession agricole que les résultats de l'étude AE3.1 seront utilisés pour recalculer l'impact du secteur sur la base de données locales concertées, et que ces chiffres révisés justifieront la proportionnalité des mesures restrictives qui pourraient être imposées lors des pics de pollution ?

Réponse de la DREAL

Les données fournies dans le PPA sont des données mesurées par Atmo Occitanie sur la base des stations de surveillance répondant aux normes européennes et françaises. Il ne s'agit pas d'estimation mais de mesures.

Les chiffres donnés représentent donc la part réelle d'émission du secteur agricole sur l'aire du PPA.

Le but de l'action AE3.1 est de connaître plus précisément les émissions en fonction du type d'activités (culture ou élevage) et des pratiques utilisées localement. Nous saurons ainsi quelle pratique émet le moins et quelles solutions fonctionnent pour ensuite accompagner les agriculteurs vers des changements de pratiques.

Actuellement, un programme relatif à la diminution des émissions d'ammoniac via la diminution de l'utilisation d'engrais, tout en conservant le même rendement, a débuté sur un périmètre de grande culture allant du Gers au Lauragais et incluant la zone PPA. Les résultats sont encourageants et seront diffusés à l'ensemble de la profession pour les accompagner à modifier leurs pratiques.

Avis de la CE

Comme indiqué précédemment, La DREAL se rapprochera de la Chambre d'agriculture pour une connaissance plus fine de la filière. La CE recommande un rapprochement avec la Chambre d'agriculture afin d'accélérer la production de données locales partagées, condition indispensable pour justifier l'acceptabilité des futures restrictions et fait l'objet d'une **recommandation**.

5.10. Gestion des déchets (Dech)

Observation : 18 – 20 – 21 – 29 – 95.

18 – 20 - 95

Opposition aux incinérateurs.

Emanant respectivement du Collectif de Défense de Quartier (SERGE ESCARTIN) et de l'Association Ma Terre (Henrique CAMPOS) et GNSA Pays Toulousain, ces observations sont très critiques vis-à-vis de la gestion actuelle et future de l'incinérateur du Mirail (exploité par Decoset).

Les incinérateurs d'ordures ménagères sont considérés comme une "plaie pour la population et l'environnement" et il est demandé qu'ils "doivent disparaître". Il est contesté la reconstruction d'un incinérateur à ordures à proximité immédiate de près de 40 000 habitants (incluant crèches, collèges, et écoles) estimant que la santé publique n'a pas été prise en compte durant la période d'étude, notamment l'absence de statistiques sur les cancers et maladies respiratoires autour de l'incinérateur. Il est estimé que le principe de précaution a été ignoré face aux risques liés aux PFAS, aux nanoparticules et aux "cocktails de polluants" émis par l'incinérateur.

Il est souligné que les directives européennes tendent vers une augmentation du recyclage et une diminution des déchets non valorisables (vrac, consigne).

Malgré cela, une enquête publique est prévue en 2026 concernant l'incinérateur du Mirail en ne proposant que des choix limités : "la rénovation de l'incinérateur existant, sa reconstruction « sur place ou pas », ou son maintien en l'état", alors que les lourds investissements prévus pour ces installations pourraient permettre de développer une gestion des déchets visant à diminuer drastiquement les quantités produites. Cela offrirait des "avantages et aucune contrainte" à la population.

Les particules fines émises tuent aujourd'hui en Europe plus de 700.000 personnes dont beaucoup d'enfants de façon prématurée.

Nous demandons un avis défavorable au projet.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le devenir de l'usine d'incinération du Mirail a fait l'objet d'une concertation publique du 20 septembre au 27 novembre 2022, menée par DECOSET, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). La future Unité de Valorisation Énergétique sera construite en lieu et place de l'usine actuelle.

En réponse aux recommandations des garants de la concertation publique, DECOSET a poursuivi la concertation par un dispositif de rencontres régulières avec le public (associations de quartier et de défense de l'environnement principalement) et de groupes de travail. Ce dispositif de concertation continue se poursuivra jusqu'au lancement de la consultation publique pour la construction de la nouvelle usine en 2026. Les valeurs limites d'émissions atmosphérique de cette installation seront plus basse que celle de l'usine actuelle.

Les éléments sur la surveillance et l'absence de seuils pour les polluants PFAS et les particules ultrafines ont été apportés en réponses à de précédentes observations.

Comme évoqué également précédemment une étude des risques sanitaires a été réalisée sur le périmètre du PPA entre 2009 et 2018 et montre un abattement important de la pollution ainsi qu'une baisse du nombre de cancers. Cette étude est basée sur l'air ambiant sur le territoire du PPA qui comprend les émissions de l'incinérateur.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante, le PPA n'a pas vocation à gérer tous les projets industriels. Il indique les seuils à respecter et des projets comme l'incinérateur du Mirail devra s'y soumettre à travers la procédure d'autorisation d'installations classées.

21 - 29

Il est proposé de favoriser, au sein de chaque commune, la présence d'espaces autonomes de recueil de déchets verts (à l'exclusion de tous autres), accessibles uniquement pour les habitants de la commune concernée ; avec mise en place d'une surveillance vidéo et badge et/ou système de reconnaissance de plaques d'immatriculation pour l'identification des résidents.

Le nouveau PPA 25-30 n'est pas assez ambitieux à mes yeux car il ne donne qu'une priorité secondaire à la valorisation des déchets verts alors que c'est une mesure relativement simple à mettre en place et qu'actuellement les actions préconisées dans l'est de l'agglomération mécontentent les usagers. Il faut donner aux habitants les moyens de tailler leurs haies et de se débarrasser de leurs déchets verts convenablement en créant du compost. Il faut mettre en place une vraie démocratie participative à ce sujet et non pas imposer des mesures irréalisables comme mettre la taille de toute une haie dans un conteneur poubelle du volume d'une poubelle individuelle. Avec de telles mesures, les habitants vont jeter leurs déchets verts dans la poubelle des ordures ménagères et ils vont finir par arracher leurs haies.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

La collecte des déchets verts et la multiplication de points de collecte peuvent être une réponse à la diminution du brûlage des déchets verts à l'air libre.

Cependant la gestion des déchets verts est réglementée par le Plan sanitaire départemental et le Code de l'environnement impose la réalisation de plans locaux de prévention des déchets ménagers et assimilés, qui définissent les modalités de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination des déchets, y compris les déchets verts.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante.

CE-Dech-01

L'action R2.1 est centrée sur la valorisation des déchets verts et l'interdiction du brûlage. Cependant augmenter significativement le taux de détournement des matières valorisables du flux des ordures ménagères résiduelles vers le tri sélectif, permettrait de réduire la masse incinérée et, par conséquent, les émissions atmosphériques des installations de traitement. N'y aurait-il pas des actions spécifiques (telles que le déploiement de colonnes de tri sélectif supplémentaires, la généralisation de la collecte de bio-déchets, ou l'uniformisation des consignes de tri) qui y contribuerait, et cela sous l'impulsion des 5 EPCI ?

Réponse de la DREAL

Chaque EPCI est doté de points de collecte et opère la gestion différenciée des déchets. Chaque citoyen dispose d'une poubelle de déchet recyclable et une poubelle d'ordures ménagères.

La Loi pour une transition écologique et pour une croissance verte, impose le tri des biodéchets depuis le 1^{er} janvier 2024 qui oblige les collectivités à proposer des solutions de collecte de biodéchets. Les EPCI proposent gratuitement des composteurs individuels. Il est également possible de demander l'installation d'un composteur collectif.

Enfin, Toulouse Métropole a installé des composteurs collectifs dans certaines rues.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante, l'implication des EPCI, parfois sollicitée par les communes, voire par les citoyens, est un élément important de succès. Ce sujet est généralement bien traité par les collectivités concernées mais pourrait probablement être optimisé en augmentant les moyens de recueil mis à disposition du public. La CE estime que cela pourrait faire l'objet d'une action portée par les 5 EPCI. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Dech-02

Étant donné que la chaîne de traitement des déchets (collecte et transport) est elle-même une source d'émissions de GES et de pollution de l'air (gaz d'échappement), quelles actions pourraient être définies pour optimiser les circuits de collecte du tri sélectif (fréquence, motorisation des véhicules, renouvellement des flottes) afin de s'assurer que l'amélioration des taux de tri ne génère pas une pollution par le transport excessive ?

Réponse de la DREAL

Les émissions liées à la collecte et au transport des déchets ne font pas partie des axes prioritaires d'actions identifiés dans le cadre des travaux du PPA. Ces véhicules ne représentent qu'une très faible part du parc roulant.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est recevable cependant il ne serait pas inutile de sensibiliser les acteurs dans ce domaine.

CE-Dech-03

Afin de capter les polluants issus des produits chimiques domestiques (peintures, solvants, etc.) qui peuvent devenir des COVNM lors de leur utilisation ou être libérés lors de l'incinération, le PPA ne devrait-il pas introduire une action visant à améliorer le réseau de collecte et de traitement des Déchets Ménagers Spéciaux (DMS), afin de les retirer du flux d'ordures résiduelles ?

Réponse de la DREAL

Les déchets cités sont des déchets dangereux qui doivent être apportés dans les déchetteries pour être traités dans des filières adaptées.

Les émissions de COVNM issues de ces déchets sont minimes si on les compare à leur fabrication ou à leur application. L'enjeu est de travailler sur des substances plus vertueuses auprès des fabricants et de les promouvoir auprès des professionnels du bâtiment.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est satisfaisante.

5.11. Formation/sensibilisation (Fors)

Observation : 31 – 37 – 46 – 54.

31

Le nouveau PPA est une avancée pour l'agglomération toulousaine mais il n'est pas assez ambitieux à mes yeux car il ne préconise pas de communiquer sur les seuils de l'Organisation Mondiale pour la Santé. Il faut montrer que l'on relève x % de PM 10 à tel endroit soit +/- x% par rapport aux Directives Européennes, soit +/- x% par rapport aux recommandations de l'OMS. Je demande que cette observation fasse l'objet d'une mise en réserve par les commissaires enquêteurs au titre de l'intérêt supérieur de la santé.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le PPA dans son chapitre 5, présente le nombre de personnes encore exposées aux futures valeurs de 2030 et aux valeurs de l'OMS fixées pour 2050.

Les graphiques contenus dans ce même chapitre montrent également le dépassement attendu par rapport aux valeurs 2030 et 2050.

Avis de la CE

La réponse est factuelle et pertinente en indiquant que le PPA présente le nombre de personnes exposées aux futures valeurs de 2030 et aux valeurs de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) fixées pour 2050. Le PPA répond à la réglementation actuelle et la CE estime qu'il faut aller plus loin ce qui sera l'objet du PPA4 à lancer très rapidement (cf. réserve 1).

37

Cartographie à l'échelle du quartier pour les taux des principaux polluants dont le NO2

Constat

Les données et cartes diffusées par ATMO-Occitanie apportent aux citoyens une information utile et de qualité. Sur la ville de Toulouse elles s'appuient, pour le NO2, sur un réseau de 9 stations permanentes et 6 stations temporaires, avec leurs données diffusées en temps réel, et des modèles sophistiqués de diffusion des polluants pour en fournir une cartographie sur toute la ville. Ces modèles ne peuvent néanmoins parfaitement tenir compte des effets locaux tels les canyons dans des rues étroites bordées d'habitations, y compris pour des pénétrantes où la circulation y est dense.

Proposition : que le quartier 11 devienne un site pilote

Il nous semble intéressant de densifier le réseau de mesures dans Toulouse, pour bien caractériser la qualité de l'air dans notre environnement urbain.

Nos faubourgs, dont Bonhoure-Guilheméry-Moscou, sont caractérisés par une typologie urbaine dense, des rues étroites, des axes pénétrants encombrés, et un relief marqué.

Nous proposons que le Quartier 11 soit retenu comme quartier pilote pour l'installation d'un suivi fin de la qualité de l'air avec au moins une dizaine de stations de mesure, pour la mise en œuvre locale d'actions correctives et la mesure de leur efficacité à l'échelle du quartier avant de les étendre au reste de l'agglomération le cas échéant.

Contexte

Notre association ABGM est déjà impliquée dans la caractérisation des pollutions électromagnétiques. Elle réalise régulièrement ses propres mesures - non certifiées - avec un appareil dédié. Elle pousse aussi à l'intégration de Toulouse dans l'Observatoire national des ondes électromagnétiques, principe que la Mairie a accepté mais pas encore concrétisé. Dans la même logique, nous aimerions pouvoir caractériser les nuisances sonores dans nos quartiers.

Si notre proposition était actée, notre association pourrait, avec les autres associations du quartier 11 intéressées, apporter une aide au choix des sites de mesures complémentaires, être associée aux traitements/analyses des données collectées, être force de proposition pour des actions locales d'amélioration de l'environnement, sensibiliser les habitants de nos quartiers aux comportements recommandés, contribuer à la généralisation des solutions trouvées.

Nous avons échangé par courriel avec ATMO-Occitanie pour évoquer cette proposition, en voici un extrait en conclusion : "Nous suivons avec attention les initiatives citoyennes et locales visant à mieux caractériser les environnements urbains. Votre démarche autour des ondes électromagnétiques, du bruit et potentiellement de la qualité de l'air illustre bien cette volonté partagée d'améliorer la connaissance environnementale à l'échelle du quartier.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Réponse apportée sur la question concernant les stations de mesure. Leur mise en œuvre est réglementée.

Avis de la CE

La DREAL répond de manière pertinente mais restrictive en soulignant que l'implantation des stations de mesure est réglementée. Cette réponse justifie l'impossibilité d'établir des stations selon le choix local de l'association, même pour un projet pilote de densification, en raison du cadre légal strict. Ce point a été évoqué ci avant et fait l'objet d'une **recommandation**.

En répondant simplement que « l'implantation est encadrée », la DREAL ferme la porte à l'utilisation de micro-capteurs ou d'échantilleurs passifs qui, bien que non certifiés pour le rapportage européen, pourraient servir de base à une « analyse citoyenne ». Cette fin de non-recevoir réglementaire renforce le sentiment des riverains d'être face à une gestion de la qualité de l'air « déconnectée » de la morphologie urbaine réelle (relief, étroitesse des axes).

Cette contribution est une illustration parfaite du conflit entre la surveillance stratégique (obligatoire) et la surveillance sanitaire (ressentie). La difficulté ne réside pas tant dans la technologie que dans l'incapacité du cadre législatif actuel à intégrer des mesures "hors-normes" pour apaiser les craintes locales. Il est nécessaire que la DREAL trouve le moyen d'échapper à une technocratie européenne pour avoir les outils pertinents permettant de lutter localement contre la pollution de l'air. Ceci fait déjà l'objet d'une **recommandation**.

46

L'observation suggère de recourir aux outils prônés par la psychologie sociale pour les changements de comportement. Elle insiste sur le fait que le levier du coût sanitaire et des changements de comportement est largement sous-utilisé. Le simulateur ATMOVIZ d'Atmo Occitanie, permettant de visualiser l'impact sur la qualité de l'air de la baisse de vitesse ou du moindre recours à la voiture, est mentionné comme un outil utile.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Le simulateur ATMOVIZ d'Atmo Occitanie contribue à améliorer l'appropriation et la sensibilisation à la qualité de l'air.

Comme indiqué en préambule, nous disposons d'études sur l'acceptation sociétale et les biais cognitifs sur le changement climatique, la qualité de l'air, l'acceptation des ZFE et les changements de poêles à bois.

Ces études montrent que les biais cognitifs empêchent certains citoyens de passer à l'action pour différents freins. Pour la qualité de l'air, il s'agit de biais de visibilité car la pollution n'est pas palpable.

La communication doit donc être axée sous un angle différent et notamment sur l'amélioration de la santé. La finalité sera la même : faire adhérer à de nouveaux modes de déplacement, de chauffage... mais la communication devra être basée sur le bénéfice individuel et non collectif, et encore moins planétaire. Le processus de changement de comportement est un processus long.

Avis de la CE

L'argumentaire présenté est pertinent et constructif : il confirme la pertinence du simulateur ATMOVIZ et s'appuie sur des études sociologiques (biais cognitifs) pour justifier l'orientation de la communication du PPA. Cette communication doit se concentrer sur le bénéfice individuel (la santé) plutôt que sur le bénéfice collectif ou planétaire, afin d'inciter au changement de comportement.

54

L'information par la puissance publique auprès des populations est très insuffisante. L'importance du sujet de la qualité de l'air et de ses conséquences est malheureusement très peu prise en considération par la population. Sans alerter et créer de catastrophisme, il est plus qu'important de sensibiliser les gens par le biais des médias et réseaux sociaux dont sont friands les citoyens. On sait faire passer des messages bien moins importants ; mobilisons-nous sur le sujet de la qualité de l'air. L'individu a suffisamment de capacités de réflexion, de mobilisation et d'action pour prendre à bras le corps ce phénomène de société.

L'opinion publique est un sérieux atout pour aboutir à un résultat tangible. On doit y arriver en y croyant fermement.

Question de la CE

Qu'en est-il ?

Réponse de la DREAL

Voir réponse précédente.

Avis de la CE

La DREAL renvoie à la réponse précédente, mais les actions prévues (MI1.2) visent à explorer de nouveaux modes de communication et à mettre en place des supports innovants et diversifiés pour toucher un plus grand nombre, ce qui est pertinent pour répondre à la critique légitime d'une information insuffisante. Cela est évoqué et traité ci avant (**réserve et recommandations**). Cependant il est important que les actions de sensibilisation et de formation puissent être quantifiées en termes de résultats en instaurant des indicateurs sur les actions MI1.1 et MI1.2. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Fors-01

Face à la demande citoyenne pour des données de qualité de l'air à l'échelle du quartier :

- a/ Quelles démarches techniques concrètes (par exemple, campagnes de mesure ciblées avec des échantilleurs passifs, déploiement de micro-capteurs, affinage des modèles de dispersion) seront mises en œuvre pour fournir une information hyper-locale ?
- b/ Comment le PPA prévoit-il de rendre ces cartographies détaillées accessibles au grand public de manière intelligible ?

Réponse de la DREAL

L'action MI1.2 a été élaboré pour répondre à cette question de diffusion de la qualité de l'air à la fois en temps réel et sur données plus générales sur la qualité de l'air. Le but de cette action est bien d'explorer de nouveaux modes de communication autour de la qualité de l'air et de les expérimenter à l'échelle du PPA pour que cette communication soit commune aux 5 EPCI. Les actions de sensibilisation viennent renforcer cette communication autour de la qualité de l'air.

Atmo Occitanie a développé des cartes stratégiques air. Ces cartes sont un outil de diagnostic qui permet de repérer les zones plus ou moins affectées par la pollution de l'air au sein d'un territoire. Elles sont notamment destinées à alimenter les réflexions menées dans le cadre des politiques d'urbanisation ou de plan d'action que la collectivité souhaite développer.

Accessible à tous, cet indicateur aide :

- *les collectivités à mieux intégrer la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire (Plan Local d'Urbanisme intercommunal, Plans Climat-Air-Energie Territoriaux...);*
- *les habitants à connaître les niveaux de pollution en vue d'un projet d'installation ou d'achat immobilier.*

Avis de la CE

La DREAL opère une substitution de la mesure réelle par la modélisation logicielle. Or, les contributeurs (notamment l'association ABGM, contribution n°37) soulignent que les modèles ne peuvent pas tenir compte parfaitement des « effets canyons » dans les rues étroites bordées d'habitations. En s'abritant derrière le cadre réglementaire européen qui régit les stations de référence, Elle élude la possibilité d'utiliser des micro-capteurs ou échantilleurs passifs pour valider les modèles sur le terrain, créant un sentiment d'opacité pour les riverains qui demandent des preuves tangibles sous leurs fenêtres. Ceci fait l'objet d'une **recommandation** cf. obs n°37.

CE-Fors-02

Le public a réclamé que la communication intègre systématiquement les seuils de l'OMS.

- Comment l'action MI1.2 garantira-t-elle que tous les supports de communication officiels (sites web de la préfecture et d'Atmo Occitanie, bilans annuels) présentent une double lecture systématique des niveaux de polluants, en les comparant à la fois aux valeurs limites réglementaires et aux lignes directrices de l'OMS ?
- Quels outils pédagogiques seront développés pour expliquer les enjeux sanitaires liés à l'écart entre ces deux référentiels ?

L'action MI1.2 a un objectif de communication plus transparente et plus accessible sur la qualité de l'air pour l'ensemble de la population.

Comme cette action l'indique, les mesures pour y parvenir feront l'objet de groupe de travail avec l'ensemble des partenaires identifiés pour définir les supports de communication à utiliser et leur contenu.

Avis de la CE

La réponse de la DREAL est évasive. Elle ne s'engage pas sur une double lecture systématique (Normes UE vs Recommandations OMS) sur tous les supports de communication officiels immédiats, comme le demandait la CE. Elle admet que les seuils OMS sont difficiles à atteindre en raison d'un « bruit de fond » déjà élevé, mais le refus de rendre cet écart pédagogiquement explicite empêche le public de mesurer le risque sanitaire réel au-delà de la simple conformité administrative.

CE-Fors-03

Le PPA prévoit des actions de formation et de sensibilisation pour encourager les changements de comportement.

Quels seront les indicateurs et les méthodes d'évaluation (par exemple, enquêtes post-campagne, mesure de l'évolution des ventes d'appareils de chauffage performants, suivi de l'usage des modes de transport alternatifs) utilisés pour mesurer l'impact réel de ces actions sur les pratiques des citoyens, des entreprises et des jeunes ?

Réponse de la DREAL

Les actions de sensibilisation et de formation sont essentielles pour atteindre la population et les accompagner dans leur changement de comportement. Elles sont également essentielles pour l'éducation des plus jeunes.

On sait par expérience que ces actions touchent à l'instant « t » une ou deux personnes mais que ces personnes par effet boule neige vont toucher d'autres personnes de leur entourage, de la même façon que les enfants toucheront leurs parents.

Bien qu'il s'agisse d'actions essentielles, l'évaluation de leur impact sur la qualité de l'air est difficilement quantifiable. Elles n'ont donc pas été retenues directement dans le calcul de l'impact du PPA sur la pollution atmosphérique. En revanche, le tableau de suivi des indicateurs du PPA joint en annexe, prévoit bien la comptabilisation du nombre de personnes sensibilisées / formées sur le sujet ainsi que des actions menées : formation, actions de communication...

Avis de la CE

Il s'agit d'un aveu d'impuissance méthodologique. Alors que le succès du PPA repose sur des changements de pratiques (chauffage au bois, report modal), la DREAL refuse de mettre en place des indicateurs indirects (ex : volume de primes Air-Bois versées, évolution des ventes d'appareils performants, enquêtes d'opinion post-campagne). Cela transforme l'axe sensibilisation en une dépense de communication sans aucune obligation de résultat ni mécanisme d'évaluation de sa performance. La CE estime nécessaire d'avoir des indicateurs mesurant l'impact de ces actions. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-Fors-04

Une préoccupation citoyenne porte sur "l'opacité des rapports de cause à effets entre les pollueurs et les polluants".

Dans le cadre de l'amélioration de la communication, est-il prévu de publier annuellement un inventaire des émissions détaillé et spatialisé à l'échelle du territoire du PPA, réparti par grand secteur d'activité (transport, résidentiel, industrie, agriculture), afin de rendre l'origine des principaux polluants (NOx, PM2.5) transparente et accessible au public ?

Réponse de la DREAL

Un bilan départemental de la qualité de l'air par polluant est effectué tous les ans et est disponible sur le site internet d'Atmo Occitanie.

Avis de la CE

La DREAL ne traite pas la demande de spatialisation détaillée visant à rendre l'origine des polluants transparente pour le citoyen. Les bilans départementaux agrégés diluent la responsabilité des gros émetteurs locaux (industriels ou logistiques). Cette réponse de redirection ne répond pas au besoin de "clarté" réclamé par le public face à des situations conflictuelles spécifiques comme à Baziège ou autour de l'incinérateur du Mirail. La demande est pertinente et il serait judicieux que la DREAL s'en préoccupe.

CE-Fors-05

Le manque de données de suivi en temps réel est un obstacle à l'évaluation citoyenne des politiques de mobilité. Quelles mesures concrètes Tisséo Collectivités et la Région Occitanie comptent-elles prendre pour ouvrir (en Open Data) et publier plus rapidement les données essentielles (fréquentation par ligne, ponctualité, annulations) afin de permettre un pilotage plus réactif et transparent des services de transport en commun ?

Réponse de la DREAL

La loi mobilité de 2019 a structuré la gouvernance des mobilités. Elle a ainsi confié un certain nombre de compétences et de responsabilités aux Autorités Organisatrices des Transports (AOM), parmi lesquelles celle d'installer un Comité des Partenaires afin d'assurer le dialogue et la concertation avec les différentes parties prenantes des enjeux de mobilité.

[Article L. 1231-5 du Code des Transports] - Ce comité comprend notamment des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort.

Le comité des partenaires est saisi pour avis au moins une fois par semestre par les autorités organisatrices de la mobilité sur le niveau de l'offre de mobilité en place, sur les renforcements de l'offre et sur le développement des offres nouvelles, sur le taux de couverture des dépenses d'exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires, sur le niveau de contribution financière des employeurs dans le cadre du versement mobilité, sur la qualité des services et sur l'information des usagers mise en place.

Tisséo Collectivités et la Région Occitanie ont toutes les deux mis en place leur comité des partenaires.

Les réunions de ces instances semblent être le canal approprié pour faire part de la demande des citoyens ou associations de mise à disposition des données dont les AOM disposent.

Avis de la CE

La DREAL se défausse de sa fonction de coordination. Au lieu d'intégrer l'ouverture des données comme une condition de réussite du PPA, elle renvoie le public vers des comités consultatifs dont l'efficacité est jugée lente par les usagers. Cela freine le pilotage réactif et transparent des services de transport, pourtant identifié comme un levier majeur de confiance pour le report modal. Il faut que la DREAL s'empare de ce sujet afin que les données demandées soient disponibles en temps réel. Ceci fait l'objet d'une **recommandation**.

CE-fors-06

Il apparaît que le PPA est l'affaire d'une poignée de spécialistes compétents et impliqués tels les personnels de la DREAL, les techniciens des 5 EPCI, quelques associations voire quelques techniciens d'entités participantes aux COPIL. Ainsi à l'exception du secrétaire général de la préfecture, la représentation et l'implication des différents acteurs restent à un niveau non décisionnel. Les présidents des EPCI et les maires des communes entre autres sont en grande majorité ignorants de ce plan. Quant au public c'est également la même chose, alors que le PPA existe depuis de nombreuses années. Ce sujet, après quelques recherches non exhaustives, a été évoqué lors des conseils communautaires uniquement pour l'avis réglementaire, et pourtant cela aurait été un excellent vecteur de communication vers les élus et notamment vers les dirigeants. En effet les instances dirigeantes des collectivités locales sont indispensables pour susciter l'adhésion du public pour des actions volontaristes contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air. Il y a nécessité de promouvoir ce PPA par des actions publicitaires fortes menées par des professionnels telles que des campagnes de communication par la presse, la radio, la télévision et les réseaux sociaux avec des supports disponibles et attractifs tels flyers, film documentaire, présentation visio, ... et pourquoi pas un spectacle de drones ...

Quelles sont les actions prévues en ce sens ?

Réponse de la DREAL

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un document stratégique à l'échelle locale, qui a pour objectif de préserver la qualité de l'air et de limiter les émissions de polluants dans l'atmosphère. Il fait partie d'une démarche plus large de gestion environnementale, et sa construction et son rôle s'inscrivent souvent dans des documents-cadres territoriaux.

Le PPA est avant tout un document de gouvernance pour les collectivités locales, les EPCI, et les services publics. Ces acteurs sont responsables de sa mise en œuvre et doivent coordonner les actions au niveau local dans l'objectif d'accompagner les citoyens dans leur changement de comportement et les sensibiliser au sujet de la qualité de l'air.

Ce PPA prévoit justement un fort volet de sensibilisation et communication, en particulier à l'attention des élus.

L'action MI2.1 est une action de sensibilisation et de formation des élus et des techniciens des collectivités aux enjeux et bénéfices de l'urbanisme favorable à la santé avec un focus spécifique sur la qualité de l'air. Cette action à destination des élus est programmée pour un démarrage à la suite des prochaines élections municipales, elle est portée par l'AUAT et co-financée par l'ADEME.

L'action MI1.2 prévoit quant à elle d'améliorer les modalités de communication autour de la qualité de l'air sur le territoire et vise en particulier à diversifier les supports de communication et à mettre en place des supports de communication innovants afin d'essayer de toucher le plus grand nombre. Les 5 EPCI ont une forte volonté de s'investir dans cette action et de développer des supports et messages communs. Le recours à des campagnes de communication payantes et à des professionnels pour la réalisation de supports ou campagne sera fonction des moyens financiers qui seront alloués, le budget étant défini et voté après l'adoption du PPA.

Avis de la CE

De fait compte tenu du temps mis pour finaliser ce PPA3, lancé de façon anticipée en urgence fin 2020, dont le plan d'action a été finalisé en mars 2024, il est effectivement trop tard pour sensibiliser les élus actuels en poste.

Il est indispensable de lancer rapidement, dès l'approbation du PPA, la sensibilisation des EPCI et des communes (MI2.1). Ceci fait l'objet d'une **réserve**.

La CE regrette la lenteur d'élaboration de ce plan qui, somme toute, n'est pas d'une ampleur exceptionnelle pour justifier cette longue gestation de cinq années.

Une réduction de ce calendrier, fût-ce de quelques mois, aurait permis une finalisation du PPA dans un contexte plus propice à sa visibilité et à son appropriation par le public et les acteurs locaux, notamment à l'approche des échéances municipales de 2026.

La commission d'enquête le 24 décembre 2025

Christian BAYLE



Gérard LOUSTEAU



Robert MARTEL

