

Observations relatives au dossier d'enquête publique PPA agglomération toulousaine

déposé par Alain RIVIERE, « correspondant » FNE OP pour le SICOVAL, ex conseiller communautaire de cette communauté d'agglomération (2001 – 2008).

D'où l'approche souvent illustrée par mon vécu sur ce territoire de ces observations.

I) Le pessimisme de l'analyse ...

Le dossier d'enquête met en évidence :

1) - un niveau d'appropriation notoirement insuffisant des collectivités locales eu égard à l'impact sanitaire de la pollution de l'air : 40 000 morts prématurés / an selon Santé publique France, une 1ère estimation locale de 100 morts prématurés / an publiée (en 2003 de mémoire) lors des travaux du 1^{er} PPA sur les seules Nox :

+ Malgré 3 relances, seuls, le CD31 et 3 EPCI sur 5 ont voté une délibération avec commentaires pertinents (dont référence à la mise en œuvre d'une directive UE plus ambitieuse sur l'air), Toulouse Métropole et le SICOVAL ne se sont pas prononcés. 2 communes sur 113 se sont prononcées favorablement avec remarques pertinentes. Comment réussir à mobiliser nos concitoyens sur un problème de santé publique majeur avec des élus locaux massivement « aux abonnés absents », sauf les trop rares exceptions évoquées ci-dessus ?

- l'ARS apparemment non sollicitée dans le cadre de cette enquête alors qu'elle dispose vraisemblablement de statistiques sur le coût sanitaires induits par la pollution (maladies respiratoires chroniques, cancers, maladies cardiovasculaires, ...), cela même si d'autres facteurs peuvent également contribuer à ces affections. Ce dossier me paraît notoirement incomplet sur l'impact économique de la pollution de l'air : les dizaines, voire centaines de millions d'€ de coûts sanitaires induits et évitables par une forte volonté politique sur le territoire PPA permettraient sûrement la mise en œuvre de dispositions fortes induisant les changements de comportements qui s'imposent, avec pour certaines (covoiturage, autopartage, baisse de vitesse,...) un niveau d'investissement et de fonctionnement relativement modeste.

2) les objectifs du PPA précédent non atteints, ce qui augure mal de l'atteinte de ceux présentés dans ce dossier, jugé « de qualité inégale » par l'Autorité Environnementale qui déplore notamment l'absence de prise en compte dans les objectifs d'amélioration à atteindre de l'ammoniaque, de l'ozone et de la réglementation UE 2030.

3) Par ailleurs, **dans son bilan qualité de l'air 2024, l'ATMO Occitanie** en charge de l'observation de la QA en Occitanie **souligne qu'elle s'améliore mais que** des occitans (dont **des habitants du périmètre de cette enquête publique**) restent exposés à des dépassements des seuils réglementaires.

4) Rappelons que la **pollution de la qualité de l'air a fait l'objet de contentieux** au niveau national comme européen **et que la France a été condamné pour non respect de ses obligations dans différentes métropoles dont la nôtre**. On aurait pu s'attendre à un sursaut d'ambition, je n'en ai constaté aucun à la lecture de ce dossier.

5) J'ai cité plus haut l'absence d'objectifs sur l'ozone et l'ammoniaque, polluants pourtant réglementés. Rien n'est mentionné non plus sur les polluants émergents (polluants éternels, nanoparticules (dont plastiques), perturbateurs endocriniens, pesticides, carbone suie. Ils ne font pas hélas partie du périmètre obligatoire d'un PPA.

II) l'optimisme de la volonté quelques pistes prometteuses

J'appelle de mes vœux :

- à la mobilisation massive des élus locaux sur le thème de l'amélioration sensible de la qualité de l'air sur notre territoire car ils sont à même d'agir sur l'essentiel des leviers qui la conditionne (urbanisme, mobilité, cadre de vie, changements de comportements, ...),

- à l'adoption d'un cadre de référence global pour tout le périmètre PPA s'inspirant du cas de Copenhague : 1/4 de part modale / mode de transport : marche, vélo etc, auto, TC amendé selon le secteur de résidence (ville centre, 1^{re} couronne, 2^{ème} couronne, espaces ruraux (ex : moins d'1/4 d'auto en ville centre, davantage en

zone moins dense en respectant globalement la part modale 1/4 auto en km parcouru / habitant) sur le périmètre PPA,

- à un accompagnement de la profession agricole à des pratiques vertueuses (viser la réduction sensible de l'usage des pesticides, de l'ammoniaque, ... notamment à proximité des logements et ERP accueillant des publics fragiles,
- à un accompagnement fort du personnel des collectivités locales au recours à leur trajets domicile – travail en modes alternatifs à la voiture solo (modes actifs, covoiturage, autopartage, TC), politique de stationnement VL
- à un accompagnement aux entreprises de leur territoire à faire de même vis à vis de leurs propres salariés,
- à une mobilisation de l'ARS lors de la mise à jour de ce plan qui s'impose avec la réglementation UE 2030,
- à l'extension du champ d'investigation du PPA aux polluants émergeants (polluants éternels, perturbateurs endocriniens carbone suie, nanoparticules,
- à une obligation de réussir dans la prochaine mandature municipale : l'arrivée du métro à Labège, l'ouverture de la ligne C sur le périmètre PPA.

L'exemple du terminus C de Labège : un parking de 1000 places sur un bassin de population d'environ 35 000 habitants St Orens, Labège, Escalquens, Castanet, 3ème couronne), un bassin d'environ 10 000 emplois (Enova). Si chacun s'imagine se rendre en autosolo à ce parking, ..., c'est donc bien une répartition de part modale de type « Copenhague » qu'il convient de viser, ce qui nécessite de préparer les esprits au plus vite !

Quelques outils utiles à connaître :

- recours aux outils prônés par **la psychologie sociale** pour les changements de comportement,
- sur le site de l'ATMO Occitanie : **ATMOVIZ** simulateur d'impact sur la qualité de l'air des baisses de vitesse ou d'un moindre recours à l'auto (-10%). On peut descendre au niveau du périmètre d'un département, d'un EPCI (exemple pour le SICOVAL : apparemment -14 % de Nox (si j'ai bien compris) en ramenant la vitesse sur l'autoroute à 110km/h sur son périmètre), voire du périmètre PPA (à vérifier). Je n'ai pas vérifié non plus si ATMOVIZ fournissait également un impact sanitaire (fourchette). Dans une prochaine version peut-être ?
- **covoiteo** : outil Tisséo accessible depuis un mobile pour rechercher un covoitureur sur le périmètre PPA. A faire connaître auprès du plus grand nombre vu la part modale symbolique de ce mode de déplacement sur le périmètre PPA,

Site **zenride.co** centré sur la mise à disposition de vélo (normal ou à assistance électrique) en location longue durée : le salarié choisit son vélo chez un vélociste local de son choix et peut être subventionné par son employeur (ou son comité d'entreprise ?) sous condition de se rendre au travail, par exemple une fois sur deux ou trois par semaine. Mis en œuvre chez Airbus. Pourquoi pas le généraliser à des groupements d'entreprises ou d'employeurs publics sur des ZAC d'activités du périmètre PPA ?

Avantages : ++ pour l'employeur (moins de parking de stationnement, santé des salariés , RSE, ...)

++ pour le salarié (location largement amortie par le carburant en moins, santé, vélo à disposition pour usage personnel, entretien inclus dans le tarif de location,

++ pour l'activité économique locale (vélocistes)

++ pour la collectivité locale et pour tous : moins de circulation auto en heures de pointe, moins d'entretien de voirie routière, pistes cyclables utilisées massivement, ...

Message pour le pilote (DREAL?) du PPA et de son suivi : cas du 1^{er} PPA à l'élaboration duquel j'ai participé comme élu du SICOVAL – de mémoire, une action était prévue sur les APU à Blagnac. J'ai entendu dire que ce dossier n'avait pas avancé à la hauteur de ce qu'on pouvait en attendre : avions raccordés électriquement à l'aéroport pour éviter la consommation de carburant en escale. Qu'en est-il au juste ?

N.B. : retour de vécu personnel d'usager du vélo sur une piste cyclable récente (moins de 3 ans , très bien aménagée) d'1km de long sur Escalquens, commune du SICOVAL.

Estimation personnelle de l'investissement (source : guide coût des politiques vélos du club des villes et territoires cyclables (novembre 2020) [https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf?version=bcb5a18d](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf?version=bcb5a18d) : 400 000€, toutes études préalables incluses.

Pratique bi à tri hebdomadaire hors « rush embauche du matin et du soir » en semaine hors vacances de cette piste longeant une RD : en général seul utilisateur dans les 2 sens, parfois, un cycliste croisé d'où perception d'un trafic cycliste de 25 cyclistes / heure, soit 600 cyclistes /j contre 15 000 véhicules/j sur la RD à cet endroit avec bouchons garantis en pointe plus d'1h/j (dont écrasante majorité d'autosolistes). Part modale du vélo de

l'ordre de 4%. La conclusion qui s'impose à mes yeux : un investissement de qualité sans accompagnement fort au changements de comportement (passage de l'autosolisme au mode actif) reste largement sous-utilisé, d'où sentiment d'un gâchis affligeant !!!

Je remercie les commissaires enquêteurs rencontrés lors de la permanence au SICOVAL pour leur qualité d'écoute.