PRÉFET
DU VAR
Liberté
Égalité
Fraternité

REÇU LE
02 DEC. 2021
MAIRIE LA LONDE

Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial

Bureau de l'environnement et du développement durable
Affaire suivie par : Corinne CHARBONNIER
Tél : 04 94 18 85 38
corinne.charbonnier@var.gouv.fr

Toulon, le 2 décembre 2021

Le préfet du Var

à

Monsieur le maire de La Londe-les-Maures
Hôtel de ville
Place du 11 novembre
83250 La Londe-les-Maures

OBJET : Projet de plan de protection de l'atmosphère du Var.
REF : Mon arrêté d'ouverture d'enquête publique du 18 août 2021.
P.J.: Rapport, conclusions et avis de la commission d'enquête .

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, une copie du rapport, des conclusions motivées et de l'avis de la commission qui a conduit, du 20 septembre au 29 octobre 2021, l'enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var.

Conformément à l'article 8 de mon arrêté cité en référence, ces documents doivent être tenus à la disposition du public pendant le délai d'un an à compter de la date de la clôture de l'enquête.

Pour le Préfet
et par délégation,
L'Adjointe au Chef de Bureau

Corinne CHARBONNIER

Bld du 112ème Régiment d'Infanterie
CS 31 209 - 83070 TOULON CEDEX

DOSSIER n° E21000042/83

DEPARTEMENT DU VAR

ENQUETE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION
DE L'ATMOSPHERE DU VAR

AVIS ET CONCLUSIONS

Mireille GAIERO

Jacques BRANELLEC

Commission d'enquête

SOMMAIRE

1 - CONCLUSIONS

1.1 - L'ENVIRONNEMENT ADMINISTRATIF ET JURIDIQUE

1.2 - LE RAPPEL SUCCINCT DU PROJET

1.3 - LE DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

1.3.1 - La composition du dossier

1.3.2 - L'avis de la commission sur ce dossier

1.4 - LES OBSERVATIONS RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUETE

1.4.1 - Les Personnes Publiques Associées et les Collectivités Territoriales

1.4.2 - Les observations du public

1.4.3 - Les observations de la commission d'enquête

1.5 - LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS

1.6 - LES CONCLUSIONS GENERALES

2 – AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1 - CONCLUSIONS

1.1 – L'environnement administratif et juridique

Le dossier remis par la Préfecture aux membres de la commission d'enquête a été longuement analysé et suite aux explications de Monsieur Aurélien DAVIOT – Chargé de mission Qualité de l'Air – Référent territorial Var et référent régional Label Bas-Carbone au sein de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL-PACA) – ceux-ci ont émis leurs conclusions et avis sur ce document.

Cette enquête s'inscrit en application du Code de l'Environnement, notamment le livre II et les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R.222-31,

Par courrier du 12 juillet 2021, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulon a été saisie en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur ou d'une commission d'enquête.

Par décision numéro E21000042/83 du 27 juillet 2021, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulon a désigné une commission d'enquête composée de Madame Mireille GAIERO, Présidente et de Monsieur Jacques BRANELLEC, membre titulaire pour conduire l'enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère du Var.

Monsieur le Préfet a établi un arrêté préfectoral en date du 18 août 2021 fixant les dates d'enquête du lundi 20 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus sur le périmètre du plan de protection de l'atmosphère qui comprend 32 communes varoises, et quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

L'enquête publique s'est déroulée sans incident aux jours et heures prévues. La publicité et l'affichage ont été réalisés dans les délais légaux sur les 32 communes du périmètre de plan de protection de l'atmosphère, ainsi que sur le site Internet de la Préfecture. La publicité dans les journaux VAR MATIN et la MARSEILLAISE a été effectuée dans les délais légaux également.

1.2 – Le rappel succinct du projet

Le plan de protection de l'atmosphère est un plan d'actions qui a pour objectif principal de réduire les émissions de polluants atmosphériques afin notamment de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concerné les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R.221-1 du code de l'environnement.

Ce document doit réaliser un inventaire des émissions des sources de pollution, prévoir des actions de réduction des sources fixes (industrie, chauffage résidentiel...) et mobiles (transports terrestres, maritimes...), évaluer l'impact de ces actions sur les niveaux de concentration en polluants atmosphériques et fixer des objectifs à atteindre en matière de concentration ou de population exposée à un dépassement des valeurs seuils. Par ailleurs, il traite également des procédures d'information et de recommandation ainsi que des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des pics de pollution.

Construit autour de 20 « défis », il se décline en 60 actions concrètes, dont chacune est détaillée de manière précise (porteur, partenaires, objectif et contenu technique, calendrier de réalisation...).

La mise en œuvre de l'ensemble de ces actions doit être assurée par les autorités de police et les partenaires territoriaux (collectivités, opérateurs économiques) en fonction de leurs compétences respectives.

1.3 - Le dossier mis à la disposition du public

1.3.1 - La composition du dossier

Le dossier mis à la disposition du public comportait une partie administrative et une partie technique.

1.3.2 - L'avis de la commission sur le dossier

Le dossier qui comporte de nombreux fascicules est un peu confus. Les documents, non numérotés au départ, l'ont été suite à la réunion de présentation, par le maître d'ouvrage.

Plusieurs documents n'avaient pas de titres qui permettaient de les identifier facilement. La commission a eu du mal à distinguer le PPA lui-même et les éléments d'information qui l'accompagnent.

Sur demande de la commission, la DREAL s'est engagée à établir un tableau présentant les modifications apportées aux documents lors des phases successives de consultations réglementaires, des personnes publiques associées et de l'enquête publique. Ce travail sera réalisé avant l'approbation du Plan par arrêté préfectoral.

1.4 - Les observations recueillies au cours de l'enquête

1.4.1 – Les Personnes Publiques Associées et les Collectivités Territoriales

Concernant l'avis très sévère de l'Autorité Environnementale et de ses nombreuses recommandations, la commission d'enquête observe que la DREAL, dans sa réponse, justifie ses choix initiaux et ne présente pas clairement ses intentions quant à l'intégration (ou non) des recommandations exprimées.

La commission avait souhaité dans le cadre du procès-verbal de synthèse :

- obtenir un argumentaire mieux étayé prouvant que cet avis sans nuance ne correspond pas à la vérité ou alors qu'il soit admis que ce PPA est perfectible et qu'une révision sera lancée dès son approbation,
- qu'une partie au moins des recommandations soit prise en compte dès maintenant par le présent PPA.
- qu'un tableau soit présenté donnant la liste des recommandations de l'Ae, la suite qui a été donnée dans la rédaction finale soumise à l'avis de la commission, la liste des modifications ou compléments susceptible d'être apportés avant présentation au préfet pour approbation (sans pour autant affecter l'économie générale du projet).

La commission a noté avec satisfaction que la DREAL s'est engagée à fournir un tel

document avant présentation au préfet pour approbation mais regrette de ne pas en avoir eu connaissance pendant l'enquête publique.

La commission d'enquête a noté la formulation du Président de la région Provence Alpes Côte d'Azur qui parle de « convergence » avec le SRADDET et non de « compatibilité ». A la lecture de ce dernier document, les objectifs semblent être très ambitieux.

Quant aux collectivités territoriales, la commission s'étonne que sur 32 communes concernées par le périmètre du PPA, seules 8 d'entre elles aient délibérées. A noter que les avis des conseils municipaux du Revest-les-Eaux et de la Crau n'ont pas été annexés au dossier.

La commission d'enquête note que c'est la Métropole Toulon Provence Méditerranée qui a fait le plus de commentaires et demandé le plus de modifications.

La commission avait souhaité, dans le cadre de son procès-verbal, la production d'un tableau synthétique répertoriant toutes les modifications. Ce document n'a pas été réalisé.

Elle regrette également qu'aucune fiche action ne concerne la communauté de communes de la Vallée du Gapeau ainsi que la Communauté de communes de Sud Sainte Baume qui semblent peu concernées par ce document.

1.4.2 - Les observations du Public

Les observations du public figurent in extenso dans le rapport d'enquête.

Au vu des observations du public, la commission d'enquête constate le peu d'intérêt des Collectivités Territoriales et Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés mais se félicite de l'intérêt plus important du public et des associations (27 interventions).

Les sujets le plus souvent évoqués par le public sont :

- le déplacement des ferries à Brégaillon et par conséquent la suppression des longues files de véhicules lors des embarquements/débarquement,

- la création, à Toulon, d'un réseau de transport en commun en site propre,

- la création d'infrastructures nécessaires à l'aménagement d'un véritable réseau ferré métropolitain autour de Toulon,

- l'augmentation du nombre de stations de mesure de la pollution jugé insuffisant, mal positionnées et ne mesurant pas tous les polluants,

- la création d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE) imposée par le Gouvernement et toujours en attente,

- le sentiment que ce PPA est insuffisant et que les études prospectives montrent que ses objectifs ne seront pas atteints en 2025,

- le manque de pistes cyclables en général et leurs discontinuités,

- les travaux en cours sur l'autoroute à l'Est de Toulon ne résoudront pas le problème de l'exposition d'un grand nombre de riverains à la pollution qu'elle engendre.

En résumé, si la plupart des intervenants apprécient l'existence de ce PPA, ils constatent cependant l'absence de projets structurants de nature à protéger réellement la population et expriment un réel scepticisme sur son efficacité.

1.4.3 – Les observations de la commission d'enquête

Outre le compte rendu détaillé des observations du public, la commission d'enquête a exprimé dans le procès-verbal de synthèse, adressé au maître d'ouvrage, en l'occurrence la DREAL, ses préoccupations et a posé quelques questions complémentaires.

La commission d'enquête avait souhaité également que la DREAL communique des éléments synthétiques sur les modifications qui vont être apportées au document initial, suite aux avis des Personnes Publiques Associées et des Collectivités Territoriales, documents non réalisés.

En ce qui concerne les observations du public, la commission a noté avec intérêt certaines des revendications et notamment :

- la création d'une ou de plusieurs Zones à Faibles Émissions,

- la création d'un réseau de transport en commun en site propre et ne comprend pas pourquoi cette fiche action n'a pas été initiée par la DREAL. La commission, comme une partie du public, se demande si le BHNS (qui n'arrivera qu'en 2028), en remplacement du tram, répond réellement aux objectifs du PPA,

- l'augmentation du nombre de stations et leurs diversifications dans la mesure des polluants et notamment aux entrées, sorties d'autoroute ainsi que sur les cheminées d'extraction du tunnel.

1.5 – La réponse du maître d'ouvrage aux observations

Dans un courrier adressé à la commission d'enquête, la DREAL PACA répond partiellement aux préoccupations exprimées par le public mais justifie l'absence de suite à donner par des décisions déjà prises (tram, ferries) ou renvoie d'éventuelles modifications à de nouvelles fiches actions dans le cadre du suivi du projet qualifié "d'évolutif".

1.6 – Conclusions générales

Compte tenu des éléments du dossier de l'enquête publique, la commission d'enquête estime que le document du Plan de Protection de l'Atmosphère s'inscrit bien dans le cadre de l'intérêt général.

La commission a constaté que :

- toutes les procédures administratives ont été respectées,

- les éléments de réponse au procès-verbal de synthèse qui ont été transmis à la commission par le maître d'ouvrage ne répondent que partiellement aux observations du public et, nous semble-t-il plutôt imparfaitement à celles de l'autorité environnementale,

- les avis émis par le public ne remettent cependant pas en cause le projet mais doivent être analysés et intégrés dans le prochain Plan de Protection de l'Atmosphère soit lors de modifications soit lors de la prochaine révision, qu'il serait bon d'initier dès l'approbation de ce document.

La commission d'enquête souhaite qu'une fois ce document approuvé, la DREAL le mette en révision aussitôt avec la création de nouvelles fiches actions permettant, sinon de respecter ou du moins s'approcher, des nouveaux seuils recommandés par l'OMS. Compte tenu que tout le département du Var est soumis à ces nouveaux seuils, la commission d'enquête souhaite également qu'un projet portant sur l'intégralité du département soit initié.

Cette mise en révision permettra de respecter l'avis de l'Autorité Environnementale très sévère sur ce document.

2 - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête observe que l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions :

- le dossier constitué en vue de l'enquête publique répond à la réglementation,

- les informations contenues dans les dossiers soumis à enquête sont suffisantes à une compréhension générale et technique du projet, de ses enjeux et de ses principaux objectifs,

- l'information de la population a été complète tout au long de la procédure,

- le public a pu prendre connaissance du dossier et correctement s'exprimer lors de permanences de la commission d'enquête, ainsi que sur le site Internet de la Préfecture

Sur le contenu du projet, la commission d'enquête constate la réelle qualité de la soixantaine d'actions proposées mais s'interroge sur les moyens de leurs mises en œuvre effectives. Elle ne peut cependant passer sous silence les voix autorisées qui ne donnent à ce projet que peu de chances d'obtenir des résultats concrets et indispensables pour manifester, à l'international, la volonté de la France de respecter des normes qu'elle a elle-même approuvées.

En résumé, nous sommes en présence d'un ensemble de "fiches action" claires et opérationnelles de nature à accompagner les décideurs lors des projets d'aménagement mais

À cette fin, la mise en révision du projet dès son approbation pourrait constituer une incitation que la commission d'enquête recommande, ce serait également l'occasion d'étendre un projet très orienté à la région toulonnaise, à tout le département du Var.

Compte tenu de tous ces éléments :

La Commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de plan de protection de l'atmosphère du VAR.

Fait à SAINT-RAPHAEL, le 29 novembre 2021

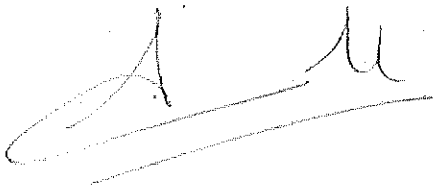
La Commission d'enquête

Mireille GAIERO

Présidente,

Jacques BRANELLEC

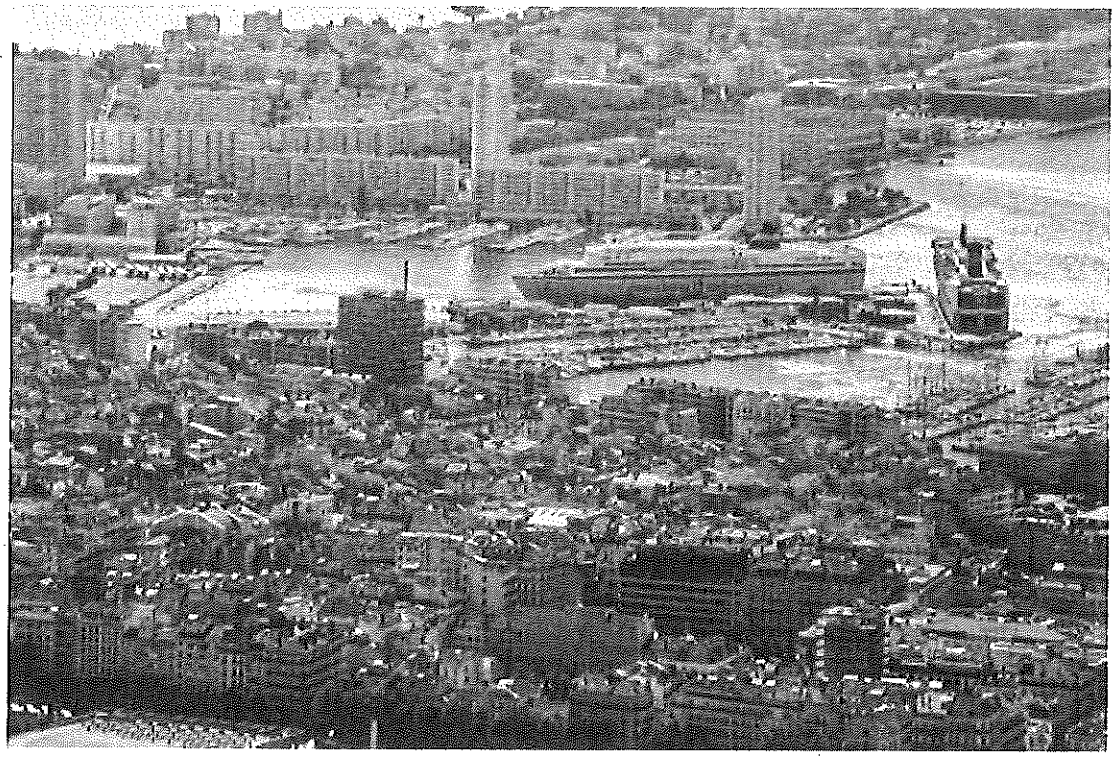
Membre Titulaire



DOSSIER n° E21000042/83

ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PLAN DE PROTECTION

DE L'ATMOSPHERE DU VAR



RAPPORT

Mireille GAIERO

Jacques BRANELLEC

Commission d'enquête

SOMMAIRE

1 - OBJET ET CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE

1.1 – Objet de l'enquête
1.2 – Cadre juridique

2 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 – Organisation et préparation de l'enquête
2.2 – Déroulement de l'enquête
2.2.1 - Dossier et registre d'enquête
2.2.2 - Permanences
2.2.3 - Publicité et information du public
2.2.4 - Clôture de l'enquête

3 – LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 - Le projet
3.2 - Deux autres documents d'information
3.3 - Évaluation environnementale

4 - AVIS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, DU CODERST ET DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

4.1 - Les collectivités territoriales
4.2 - Le Coderst
4.3 - L'Autorité environnementale

5 - OBSERVATIONS DU PUBLIC

5.1 – Liste et résumé des interventions
5.2 – Synthèse des interventions

6 – PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE ET RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

6.1 – Procès-Verbal de synthèse
6.2 – Réponse du Maître d'Ouvrage

7 – COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

LISTE DES PIECES ANNEXEES

Annexe 1 - désignation de la commission d'enquête en date du 27 juillet 2021 par le Tribunal Administratif de Toulon

Annexe 2 - arrêté préfectoral du 18 août 2021 portant ouverture d'une enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère du Var

Annexes 3 et 4 - publication de l'avis d'enquête dans la rubrique Annonces Légales des journaux Var Matin et La Marseillaise du 3 septembre 2021 (1ère parution)

Annexes 5 et 6 - publication de l'avis d'enquête dans la rubrique Annonces Légales des journaux Var Matin et La Marseillaise du 20 septembre 2021 (2ème parution)

Annexe 7 - publication sur le site Internet de la Préfecture

Annexe 8 : procès-verbal de la réunion avec le Maître d'Ouvrage (DREAL PACA) en date du 13 septembre 2021

Annexe 9 : courrier du CIL de Costebelle à la mairie de Hyères du 16 juin 2021

Annexe 10 : courrier du 22 juillet 2020 de la Société EIFFAGE INFRATRUCTURES au CIL de Costebelle

Annexe 11 : certificats de début et de fin d'affichage des 32 communes concernées

Annexe 12 : observations recueillies pendant l'enquête

1 – OBJET ET CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

1.1 – OBJET DE L'ENQUETE

Le Plan de Protection de l'Atmosphère a été approuvé le 6 novembre 2013 pour la période 2013-2018. En 2018, le Préfet du Var a décidé d'engager la révision de ce document. Le projet élaboré par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL-PACA) est un plan d'actions qui a pour objectif principal de réduire les émissions de polluants atmosphériques afin notamment de maintenir ou ramener dans la zone du PPA concerné les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées à l'article R221-1 du Code de l'Environnement.

Le plan de protection de l'atmosphère réalise un inventaire des émissions des sources de pollution, prévoit des actions de réduction des sources fixes (industrie, chauffage résidentiel...) et mobiles (transports terrestres, marines...), évalue l'impact de ces actions sur les niveaux de concentration en polluants atmosphériques et fixe des objectifs à atteindre en matière de concentration ou de population exposée à un dépassement des valeurs seuils. Il traite également des procédures d'information et de recommandation ainsi que des mesures d'urgence à mettre en œuvre lors des pics de pollution.

Construit autour de 20 "défis", il se décline en 60 actions concrètes dont chacune est détaillée de manière précise (porteur, partenaires, objectif et contenu technique, calendrier de réalisation...)

La mise en œuvre de l'ensemble de ces actions doit être assurée par les autorités de police et les partenaires territoriaux (collectivités, opérateurs économiques) en fonction de leurs compétences respectives.

Le périmètre du PPA comprend 32 communes varoises, membres des quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) suivants : la métropole de Toulon-Provence-Méditerranée, la communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume, la communauté de communes Méditerranée-Porte-des-Maures et la communauté de communes Vallée du Gapeau.

1.2 – CADRE JURIDIQUE

Le cadre règlementaire de cette enquête est régi par le Code de l'Environnement et notamment le livre II et les articles L.222-4 à L.222-7 et R.222-13 à R222-31.

A l'issue de la procédure, l'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du plan de protection de l'atmosphère est le Préfet du Var par voie d'arrêté.

2 – ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 – ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUETE

Par courrier en date du 16 juillet 2021, Monsieur le Préfet du Var a demandé la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var.

Par ordonnance en date du 27 juillet 2021 (annexe 1), la Présidente du Tribunal Administratif de TOULON a désigné la commission d'enquête composée de :

Présidente : Madame Mireille GAIERO
Membre titulaire : Monsieur Jacques BRANELLEC

pour mener l'enquête publique correspondante.

Par arrêté préfectoral du 18 août 2021 (annexe 2), Monsieur le Préfet a prescrit l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère du Var.

L'enquête d'une durée de 40 jours s'est déroulée du 20 septembre 2021 au 29 octobre 2021 inclus. Sept communes, sur les 32 communes du SCoT Provence Méditerranée, ont été choisies pour recevoir les observations du public. Il s'agit des communes de SANARY-SUR-MER, LA SEYNE-SUR-MER, TOULON, LA VALETTE-DU-VAR, SOLLIES-PONT, HYERES, LA LONDE-LES-MAURES. Le dossier était également consultable en Préfecture du Var.

Afin de recevoir les observations du public, plusieurs permanences de la commission d'enquête ont été prévues :

Communes	Adresses	Jour/Horaires
SANARY-SUR-MER	Hôtel de ville	Jeudi 30 septembre - 9 h 12 h jeudi 21 octobre - 9 h 12 h
LA SEYNE-SUR-MER	Mairie annexe - services techniques	lundi 4 octobre - 8 h 30 - 12 h jeudi 21 octobre - 8 h 30 - 12 h
TOULON	Hôtel de ville	lundi 20 septembre - 9 h 12 h lundi 4 octobre - 9 h 12 h vendredi 29 octobre - 14 h 16 h 30
LA VALETTE-DU-VAR	Hôtel de ville	Jeudi 30 septembre - 9 h 12 h vendredi 29 octobre - 9 h -12 h
SOLLIES-PONT	Centre Technique Municipal - service urbanisme	jeudi 30 septembre - 14 h 17 h jeudi 21 octobre - 14 h 17 h
HYERES	Hôtel de ville	lundi 20 septembre - 8 h 30 - 12 h jeudi 14 octobre - 8 h 30 12 h vendredi 29 octobre - 14 h 16 h 30
LA LONDE-LES-MAURES	Mairie annexe	jeudi 7 octobre - 14 h 17 h jeudi 14 octobre - 14 h 17 h

Les communes comprises dans le périmètre du projet de plan, qui n'ont pas été désignées comme lieux d'enquête, et les établissements publics de coopération intercommunale concernés ont eu, à leur disposition, l'adresse du site Internet des services de l'Etat dans le Var où l'intégralité du dossier pouvait être consulté.

En date du 13 septembre 2021, la commission d'enquête s'est rendue en Préfecture de TOULON pour une réunion avec le responsable de la DREAL PACA afin de récupérer les dossiers d'enquête, organiser une réunion d'information qui a fait l'objet d'un procès-verbal (annexe 8).

2.2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.2.1 - Dossier et registre d'enquête

Conformément à l'arrêté préfectoral du 18 août 2021, les registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la commission d'enquête, ont été mis à la disposition du public dans les Mairies de SANARY-SUR-MER, LA SEYNE-SUR-MER, TOULON, LA VALETTE-DU-VAR, SOLLIES-PONT, HYERES, LA LONDE-LES-MAURES pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 20 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus.

Le dossier de l'enquête est constitué par les documents suivants :

- notice explicative,

- résumé du PPA du Var,

- résumé non technique

- objectifs 2025,

- fiches actions,

- évaluation du PPA du Var - février 2021,

- évaluation environnementale,

- résumé Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET),

- décision de l'Autorité Environnementale,

- avis délibéré de l'Autorité Environnementale,

- mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale,

- dossier ATMOSUD ozone et COV en région Sud -juin 2021,

- procès-verbal de séance du 10 mars 2021 du conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST),

- bilan consultation collectivités et avis.

et des pièces administratives relatives à l'enquête, à savoir :

- arrêté préfectoral du 18 août 2021 prescrivant l'enquête publique,

- ordonnance du Tribunal Administratif de Toulon en date du 27 juillet 2021 désignant une commission d'enquête composée de Madame Mireille GAIERO en qualité de Présidente et Monsieur Jacques BRANELLEC en qualité de membre titulaire,

- annonces légales parues dans le journal VAR MATIN du 3 septembre 2021 et du 20 septembre 2021 (annexes 3 et 4),

- annonces légales parues dans le journal LA MARSEILLAISE du 3 septembre 2021 et du 20 septembre 2021 (annexes 5 et 6),

- publication de l'avis d'enquête sur la page Internet de la Préfecture (annexe 7).

Le public pouvait prendre connaissance de ces documents aux jours et heures d'ouverture des mairies. Le dossier d'enquête était également consultable sur le site Internet de la Préfecture.

2.2.2 - Permanences :

Pendant la durée de l'enquête, la commission d'enquête a tenu ses permanences dans les locaux désignés par la Préfecture, à savoir

- Hôtel de ville SANARY-SUR-MER

- Mairie annexe de la SEYNE-SUR-MER

- Mairie de TOULON-

- Mairie de LA VALETTE-DU-VAR

- Mairie de HYERES

- Centre Technique Municipal de SOLLIES-

- Mairie de la LONDES-LES-MAURES

Tous ces locaux étaient parfaitement adaptés à la réception du public.

Les permanences ont eu lieu :

SANARY-SUR-MER	Jeudi 30 septembre - 9 h 12 h jeudi 21 octobre - 9 h 12 h
LA SEYNE-SUR-MER	lundi 4 octobre - 8 h 30 - 12 h jeudi 21 octobre - 8 h 30 - 12 h
TOULON	lundi 20 septembre - 9 h 12 h lundi 4 octobre - 9 h 12 h vendredi 29 octobre - 14 h 16 h 30
LA VALETTE-DU-VAR	Jeudi 30 septembre - 9 h 12 h vendredi 29 octobre - 9 h -12 h
SOLLIES-PONT	jeudi 30 septembre - 14 h 17 h jeudi 21 octobre - 14 h 17 h
HYERES	lundi 20 septembre - 8 h 30 - 12 h jeudi 14 octobre - 8 h 30 12 h vendredi 29 octobre - 14 h 16 h 30
LA LONDE-LES-MAURES	jeudi 7 octobre - 14 h 17 h jeudi 14 octobre - 14 h 17 h

2.2.3 - Publicité et information du public :

La publication officielle de l'enquête par voie de presse, a été réalisée dans deux journaux, à la rubrique « Annonces Légales » :

- VAR MATIN et LA MARSEILLAISE le 3 septembre 2021,

L'avis a été renouvelé dans :

- VAR MATIN et LA MARSEILLAISE le 20 septembre 2021.

L'affichage, conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 18 août 2021, a été effectué par les 32 communes du périmètre (cf. certificats d'affichage annexe 11).

Les affiches utilisées sont règlementaires et conformes à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (NOR : DEVD1221800A), soit de format A2 et de couleur jaune.

Pour rappel, le dossier d'enquête était également consultable sur le site Internet de la Préfecture.

La publicité de l'enquête a été parfaitement réalisée et il ne peut être reproché au maître d'ouvrage une information insuffisante.

2.2.4 - Clôture de l'enquête :

L'enquête a été close le vendredi 29 octobre à 16 heures 30 ou 17 heures selon les communes.

3 – LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1 – LE PROJET

Le projet lui-même est exposé dans plusieurs documents, une notice explicative (N°1) et un rappel des références réglementaires (N°2), le résumé du PPA (N°3) repris dans le fascicule N°4, les fiches actions (N°5) qui constituent le corps du projet.

3.1.1 – POURQUOI UN NOUVEAU PPA, QUELS SONT LES OBJECTIFS ?

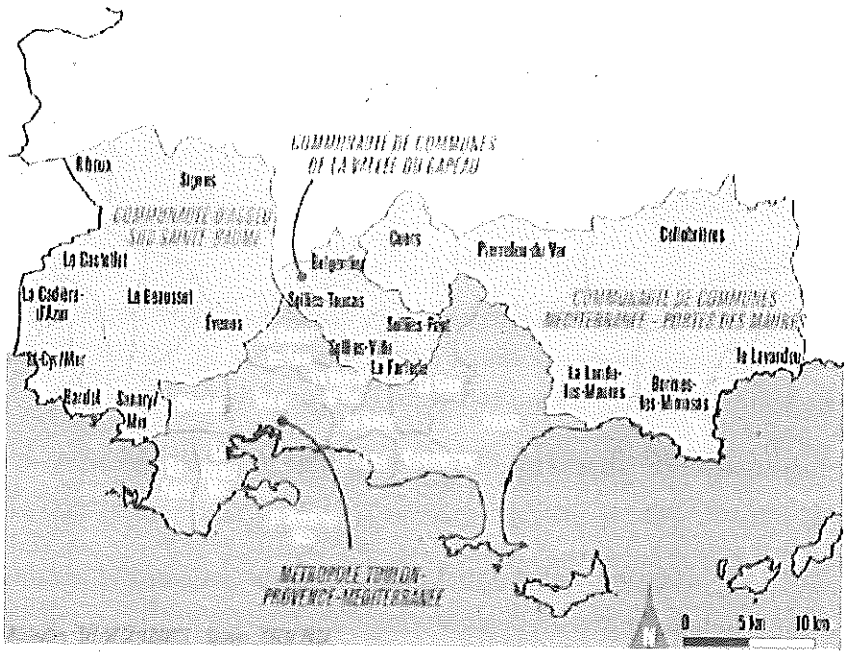
Réglementation

Les articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du Code de l'Environnement, issus d'une directive européenne, imposent l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce qui est le cas de l'agglomération de Toulon. La réalisation du PPA incombe au préfet du département

Évaluation du précédent PPA (2013-2018)

Malgré une amélioration sensible qui place le Var dans une position proche de la réglementation, la situation peut encore être améliorée. C'est pourquoi le préfet du Var a prescrit une révision du PPA le 17/01/2019 en vue de tendre vers des seuils plus exigeants que les normes européennes en vigueur (qui risquent d'ailleurs d'être renforcées sous peu). L'objectif est maintenant de se rapprocher le plus vite possible des recommandations de l'OMS en ce qui concerne particulièrement les oxydes d'azote et les particules fines. C'est dans ce but que le présent PPA révisé mettra en œuvre une cinquantaine de mesures.

one concernée par le PPA du Var :



Domaines d'action et articulation avec des plans et programmes déjà engagés

Les principaux domaines d'action sont les transports, l'industrie, le chauffage, l'agriculture ...

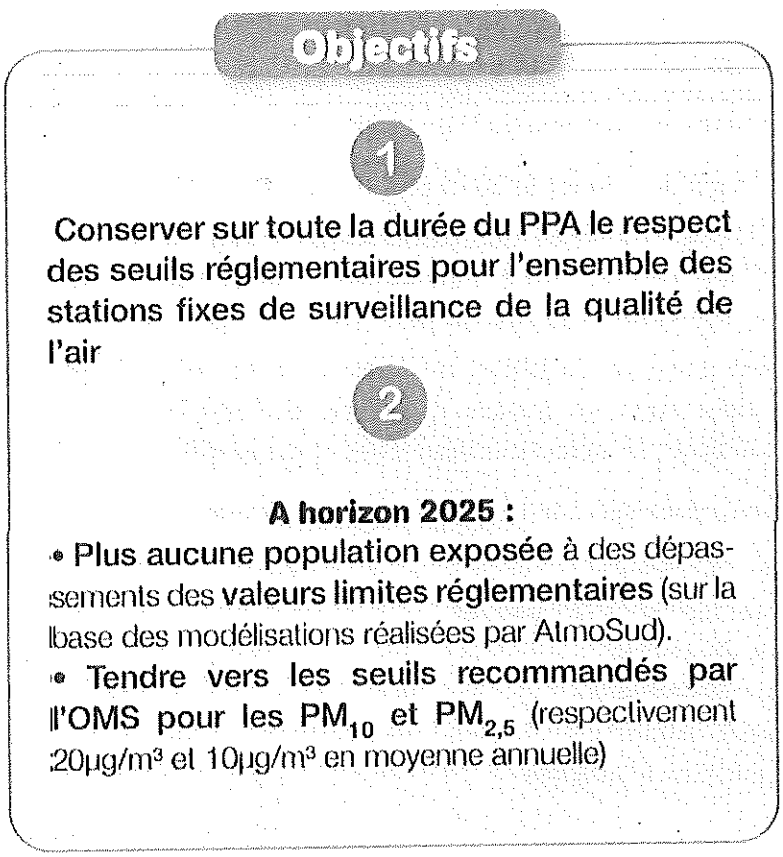
Le PPA doit prendre en compte les actions déjà engagées par les collectivités :
- Schéma d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires,
- Plan climat air énergie territoriaux,
- Plans de Déplacement Urbain, Plan Locaux d'Urbanisme.

La co-construction du PPA

L'ambition du PPA est de favoriser les échanges et d'optimiser le dialogue entre les différents acteurs qui participent à l'élaboration des nombreux plans et programmes régionaux. Cette coopération doit permettre de coordonner les actions menées dans des périmètres géographiques réduits, de favoriser le volets "qualité de l'air" de plans plus généraux et de fédérer la réflexion tout au long des différentes étapes : élaboration du PPA, mise en œuvre, suivi.

Cette volonté de coopération s'est traduite par l'installation de 10 ateliers thématiques qui, tout au long de l'année 2019 ont élaboré des propositions validées ensuite par des comités de pilotage présidées par le préfet. Ce travail a également été examiné par un comité régional afin d'assurer la cohérence entre les plans des départements limitrophe, Bouches-du-Rhône et Alpes Maritimes.

Rappel des objectifs



3.1.2 - Constat, défis, choix des options

Le constat

Le précédent PPA a été évalué en 2018, après 5 années de mise en œuvre. Il a permis une diminution substantielle des émissions et des concentrations en polluants sur son périmètre, sans atteindre cependant les objectifs fixés. La concentration en ozone par exemple continue d'augmenter.

Certains secteurs de la région Toulonnaise sont particulièrement sensibles, il s'agit du centre-ville, des entrées des autoroutes est et ouest, du nord de La Garde et du sud de La Valette ainsi que du nord de La Seyne

Les défis

La France a été rappelée à l'ordre, à plusieurs reprises pour non-respect de la directive européenne de 2008. L'agglomération de Toulon n'a pas échappé à ces critiques concernant aussi bien les oxyde d'azote que les particules fines. Le strict respect des normes européennes est donc le premier défi.

Le second défi est d'aller encore plus loin pour viser les recommandations de l'OMS, plus exigeantes. De nombreuses études montrent en effet qu'en matière de pollution, il n'y aurait pas d'effet de seuil.

Le choix du périmètre, les acteurs, les thèmes abordés

Il a été décidé de calquer le périmètre du PPA sur celui du Scot. Il est centré sur la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) et comprend également les 3 communautés de commune limitrophes, Sud Sainte-Baume, Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures

Le PPA est porté par la DREAL mais concerne de très nombreux acteurs qui ont participé à son élaboration, les services et agences de l'état, les chambres consulaires, les collectivités et syndicats, les acteurs économiques et associatifs.

Les actions préconisées par le PPA peuvent se regrouper en six thèmes :

- Maritime (8 actions)
-Transports terrestres (28 actions)
- Industrie (2 actions)
- Biomasse (13 actions)
- Bâtiment (5 actions)
- Communication (4 actions)

La Gouvernance

L'élaboration du PPA est l'œuvre des instances suivantes :

- Un comité régional de coordination au niveau PACA comprenant les préfectures, l'ARS, la DRAAF, l'ADEME, la Région et AtmoSud,
- Un comité de pilotage départemental présidé par le préfet du Var est l'instance de validation du PPA. Il réunit l'État, les collectivités territoriales, les acteurs économiques, les associations de protection de l'environnement et les personnalités qualifiées. De très nombreux ateliers thématiques se sont réunis tout au long de l'année 2020.

3.1.3 - Trajectoire vers une qualité de l'air saine

Les enjeux sanitaires

La pollution atmosphérique est invisible mais ses effets sont bien réels. En France, elle coûterait environ 100 milliards € par an et provoquerait 48000 décès. Elle a des effets néfastes sur la santé, à court terme et à long terme (altération des fonctions respiratoires, effets cancérigènes ou génétiques). Certaines personnes sont plus vulnérables, enfants, femmes enceintes, personnes âgées.

Les polluants sont de deux sortes :

- les particules fines sont d'autant plus dangereuses qu'elles sont plus fines et pénètrent plus profondément dans les poumons. Elles sont classées par le bigramme PM suivi de leur diamètre en microns de 10 à 0,1 µm.

- les composés chimiques, en particulier les oxyde d'azote (NOx) et de soufre (SO2), les composés organiques volatils (COV) comme le benzène, les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), les métaux lourds, le monoxyde de carbone (CO), l'ozone.

Le dispositif de surveillance

La surveillance est assurée par l'association agréée ATMOSUD. Elle dispose de 5 stations de mesure, 3 à Toulon, 1 à Hyères et 1 à La Seyne. Un dispositif de modélisation permet d'établir une cartographie journalière pour la plupart des pollutions avec une résolution de 25 mètres.

Diagnostic de la pollution dans le Var

La pollution par NOx et particules fines est surtout sensible dans les espaces urbains denses et près des axes routiers. L'ensemble du territoire est soumis, en été, à des pics d'ozone et parfois, localement, à des pics de particules dus au brûlage de déchets verts.

L'évolution est encourageante, en effet, depuis 10 ans, la pollution a diminué d'environ 20%, en particulier celle qui provient de l'activité industrielle et des transports. En revanche le chauffage des bâtiments n'a pas suivi cette diminution. L'impact du secteur résidentiel sera un des défis du PPA.

3.1.4 - Programme d'action

Le programme d'action a été mis au point afin d'atteindre les objectifs définis ci-dessus, il s'est également attaché à prendre en compte les différents plans et programmes suivants :

- Le Plan national de Réduction des Émissions des Polluants Atmosphériques (PREPA) approuvé le 10 mai 2017,

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) élaboré par le Conseil Régional et approuvé le 15 octobre 2019.

- Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Les actions sont regroupées en 6 thèmes, comportant eux-mêmes plusieurs objectifs (20 en tout) dont la réalisation nécessite 60 actions concrètes :

Maritime	
Objectifs (4)	**Actions (8)**
1 : Réduire les émissions à quai	1.1 électrification des quais
2 : réduire les émissions en mer	2.1 Employer du carburant à 0,1% de teneur en soufre 2.2 Faire connaître les labels de réduction des droits de port 2.3 Étudier l'emploi de carburants hybrides ou alternatifs (GNL et Hydrogène) 2.4 Optimiser la vitesse des navires et des trajectoires d'entrée dans la rade 2.5 Engager les acteurs du cabotage touristique dans la conversion propre de leur flotte
3 : Contrôler les émissions	3.1 Renforcer les contrôles des navires sur l'utilisation de carburant peu soufré
4 : Améliorer la connaissance	4.1 Réaliser un suivi et une analyse de la qualité de l'air en zone portuaire

Transport terrestre	
Objectifs (8)	**Actions (23)**
5 : Réduire la pollution dans les zones densément peuplées	5.1 Étudier et mettre en place une Zone à Faibles Émissions mobilité sur TPM te 5.2 Mettre en place le Plan d'Urgence Transports sur TPM 5.3 Optimiser les aires de livraison partagées 5.4 Recherche de technologie de nettoyage des fumées du tunnel de Toulon
6 : Densifier et améliorer les transports en commun	6.1 Améliorer les infrastructures d'accueil des transports en commun Aménager la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de l'A57 pour y permettre la circulation de transports en commun. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et créer une nouvelle gare 6.2 Densifier et améliorer l'offre de transport en commun (interurbain, urbain, ferroviaire, maritime). 6.3 Améliorer la qualité des interconnexions entre moyens de transport 6.4 Communiquer sur l'utilisation des parcs relais (TPM
7 : Développer les alternatives à la voiture individuelle	7.1 Développer le covoiturage 7.2 Promouvoir la pratique du vélo 7.3 Poursuivre les services offerts dans la « maison de la mobilité »
8 : Encourager la conversion des flottes vers des véhicules propres	8.1 Renouveler les flottes des opérateurs de transports publics 8.2 Aider à la mutation des flottes des professionnels 8.3 Mettre en place un maillage de bornes de recharge et stations GNV 8.4 Promouvoir et développer la filière hydrogène 8.5 Promouvoir et développer un carburant 100% végétal
9 : Soutenir le report modal du transport routier	9.1 Rénover une voie ferrée destinée au fret sur le Port de Brégaillon et ses ouvrages afin de permettre le passage des plus grands conteneurs

de marchandise vers le rail et le fleuve	
10 : Soutenir la mise en œuvre des plans de mobilité	10.1 Renforcer l'information des entreprises et administrations sur l'obligation de mise en place d'un Plan de Mobilité (PDM) 10.2 Poursuivre les actions liées à la mobilité propre sur la Base de défense de Toulon 10.3 Promouvoir la pratique du télétravail dans les entreprises
11 : Encourager la marche à pied	11.1 Redonner une vraie place au piéton en ville 11.2 Accompagner les projets de création de cheminements piétons au sein des zones d'activités et autour des gares et pôles d'échanges
12 : Contrôler les émissions liées aux poids lourds	12.1 Lutter contre les fraudes

Industrie	
Objectifs (1)	**Actions (2)**
13 : Contrôler la mise en œuvre de prescriptions réglementaires visant à réduire les émissions	13.1 Réduire les émissions atmosphériques des incinérateurs 13.2 Améliorer la connaissance et prendre des prescriptions complémentaires pour les carrières

Biomasse	
Objectifs (3)	**Actions (10)**
14 : Renforcer la pédagogie pour des pratiques favorables à la qualité de l'air	14.1 Sensibiliser les agriculteurs aux bonnes pratiques 14.2 Sensibiliser les collectivités, particuliers et professionnels du paysage 14.3 Accompagner les communes à réduire et référencer les brûlages de déchets verts des particuliers
15 : Valoriser la biomasse en matière organique ou en énergie	15.1Valoriser les biodéchets d'origine non-agricole. Créer un circuit local de valorisation des biodéchets. 15.2 Valoriser les déchets verts d'origine agricole 15.3 Mener une réflexion sur la filière locale de gestion des déchets verts, Optimiser la gestion des déchets ménagers et assimilés 15.4 Valoriser les biodéchets en site agricole 15.5 Valoriser les biodéchets 15.6 Valoriser énergétiquement la biomasse
16 : Agir sur la réglementation et renforcer les contrôles	16.1 Améliorer la connaissance des brûlages, renforcer l'arrêté préfectoral clarifier le contenu de l'arrêté auprès des usagers et contrôleurs

Résidentiel	
Objectifs (2)	**Actions (5)**
17 : Aménager nos territoires pour mieux respirer	17.1 Renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets 17.2 Objectif 1000 arbres pour la base de défense de Toulon
18 : Améliorer l'empreinte environnementale du bâti et réduire l'impact du chauffage	18.1 Accompagner la réduction des consommations énergétiques des bâtiments 18.2 Développer les énergies renouvelables 18.3 Favoriser les dispositifs de chauffage plus performants et moins polluants

Communication	
Objectifs (2)	**Actions (4)**
19 : Poursuivre la mobilisation des partenaires sur la qualité de l'air	19.1 Animer localement la thématique « qualité de l'air » en s'appuyant sur la charte régionale
20 : Poursuivre la mobilisation du public sur la qualité de l'air	20.1 Développer les outils d'évaluation des impacts sanitaires 20.2 Sensibiliser le public et les scolaires à la qualité de l'air 20.3 Mettre en place un réseau de mesure de la pollution de l'air auprès du grand public

Parmi ces 60 actions, une dizaine apparaissent emblématiques au vu de leur impact sur la qualité de l'air, leur force symbolique, et leur exemplarité.

LES ÉMISSIONS DU TRANSPORT MARITIME : Électrification des quais, surveillance de la qualité de l'air autour de la rade de Toulon,

LES ÉMISSIONS DU TRANSPORT TERRESTRE : Offre de TC urbains et interurbains, favoriser les modes actifs : vélo, marche, Création du sentier métropolitain, Électrification automobile, développement des filières GNV et hydrogène,

LES ÉMISSIONS ISSUES DE LA BIOMASSE : Valorisation des déchets verts, révision de l'arrêté départemental relatif à l'emploi du feu,

LES ÉMISSIONS DU SECTEUR DU BÂTIMENT : amélioration de l'habitat, intégration des enjeux de santé publique, projet "1000 arbres pour la base navale".

3.1.5 - Évaluation et suivi

Les résultats espérés en 2025

À partir de la situation en 2017 et en estimant la situation avec ou sans PPA, on obtient le résultat espéré suivant :

	Polluants	2017-2025 sans PPA (Tendance)	2025 avec PPA
Gains en émissions	NO_X	-21.7%	-38.4%
	PM_{10}	-3.9%	-11.2%
	$PM_{2.5}$	-6.4%	-14.6%
	SO_X	-2.6%	-9.8%
	COVnm	-7.3%	-9.1%
	NH_3	-3.8%	-5.3%

Ce tableau laisse ainsi penser que les concentrations en polluant diminueraient fortement et que, grâce au PPA il n'y aura plus aucune population exposée à un dépassement des valeurs limites en 2025.

Cet optimisme est cependant tempéré par deux éléments :

- malgré une tendance favorable, les valeurs recommandées par l'OMS ne seront pas atteintes en 2025,
- les pics d'ozone, en été, ne seront pas maîtrisés. Des études sur le sujet devront se poursuivre.

Suivi de la mise en œuvre

Le PPA est un document évolutif, il nécessitera un suivi régulier et une animation à destination des collectivités et du public. Dans ce but les actions suivantes seront essentielles

- COLLECTER LES DONNÉES ESSENTIELLES : Évaluer l'évolution de la qualité de l'air et suivre les actions,

-SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU PPA ET COMMUNIQUER : Création d'un dispositif de pilotage et de suivi,

-VALORISER ET ANIMER LA THÉMATIQUE : Création d'un Label régional Qualité de l'air et d'un réseau départemental Qualité de l'air.

LA CHARTE : il est rappelé que les principaux acteurs ont signé le 18 septembre 2019 une charte régionale d'engagement pour la qualité de l'air.

3.2 - DEUX AUTRES DOCUMENTS D'INFORMATION

L'association ATMOSUD présente (Fascicule N°06) une évaluation du PPA à l'échéance 2025 et le fascicule 08 présente la synthèse du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

3.3 - ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale a pour but d'évaluer l'incidence de la mise en œuvre du plan sur l'environnement en général et de vérifier qu'il n'y a pas d'impact négatif sur le milieu physique, naturel, humain ou sur la santé publique. Cette évaluation fait l'objet du fascicule 07 du dossier

3.3.1 Cadre réglementaire

Le préambule rappelle d'abord l'évolution de la réglementation des PPA depuis la loi LAURE de 1996 jusqu'à la codification actuelle dans le code de l'environnement (articles L.222-4 à 7 et R222-13 à 36).

Il indique ensuite que le PPA du Var a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale du 8 septembre 2020 après examen au cas par cas

Enfin deux tableaux donnent d'une part les valeurs réglementaires fixées par des directives européennes reprises dans l'article R.221-1 du code de l'environnement et d'autre part les valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé.

3.3.2 - L'évaluation

Les sujets suivants sont traités successivement :

- La présentation du PPA
- L'analyse de l'état initial
- La justification des choix retenus
- Les mesures pour éviter ou réduire les effets du PPA

La synthèse des effets du PPA fait l'objet d'un tableau intéressant aux pages 125 et 126. Un code de couleur permet de visualiser facilement l'incidence de chaque thématique depuis "très positive" jusqu'à très négative". La plupart des actions sont jugées positives ou neutre. Quelques actions pourraient cependant avoir un effet négatif par exemple, de nouvelles infrastructures de transport pourraient détruire les habitats de certaines espèces animales.

3.3.3 - Conclusions

L'étude démontre que les actions prévues au PPA ont globalement un effet positif sur l'environnement. Il conviendra cependant d'être vigilant lors de la présentation de tout projet de développement de nouvelles infrastructures ou aménagements.

4 – AVIS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, DU CODERST ET DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

4.1 – LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'avis des collectivité territoriales fait l'objet d'un seul fascicule divisé en deux parties, la première (N°13) fait le bilan de tous les avis regroupés par thèmes, la deuxième (N°14) réunit les copies des avis reçus.

4.1.1 - La région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le président de la région se félicite de la qualité du partenariat lors de l'élaboration du projet pour lequel il émet un avis favorable. Il souligne sa convergence avec le SRADDET. Il appelle également l'attention sur l'adoption, le 24 avril 2021, du nouveau plan climat régional, il préconise de favoriser les complémentarités entre actions climatiques et celles en faveur de la qualité de l'air.

4.1.2 - La Métropole Toulon Provence Méditerranée

Lors de sa séance du 21 mai 2021, le conseil métropolitain donne un avis favorable au projet, sous réserve de la prise en compte de très nombreuses modifications dont les principales sont les suivantes :

- retirer partout le terme "agglomération" et le remplacer par "métropole", remplacer l'illustration relative au sentier métropolitain (page 32 du fascicule 4),
- la métropole a déjà proposé une modification de la fiche action N°11 (électrification des quais). L'une des propositions est cependant rejetée, elle mentionne les gains en émission de CO2 qui n'est pas un polluant, il n'est pas opportun de favoriser la confusion entre gaz à effet de serre et polluants,
- concernant la fiche action 5.2 (Plan d'urgence transport), la proposition est rejetée car des précisions sont en cours d'élaboration par la préfecture,
- la recherche d'une structure adéquate en vue d'étudier une technologie de nettoyage des fumées du tunnel de Toulon (action 5.4), n'est pas tranchée. Le choix de TPM (Escota) ne peut donc être adopté,
- le rôle de la future gare de La Pauline (6.1.b) semble, aux yeux de TPM, centré sur Toulon au détriment des échanges avec l'Est du département. La DREAL semble s'y résoudre tout en le déplorant,
- TPM souhaite réguler le nombre de passagers des navettes à destination de Porquerolles et pour cela modifier l'action 6.2.b,
- TPM propose plusieurs modifications à l'action 10.3, la plupart sont prises en compte mais la DREAL met en garde, une fois de plus, contre la confusion entre climat et qualité de l'air,
- la proposition de permettre des dérogations aux valeurs limites de l'incinérateur Amphitria (action 13.1) n'est pas acceptable, ce serait contraires à la vocation du PPA.

La fiche action 17.1 concernant la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme a fait réagir plusieurs collectivités. Le but était de ne pas ajouter des populations dans les zones les plus polluées. Une rédaction plus consensuelle a été adoptée mais le problème risque de se reposer.

4.1.3 – La Communauté de commune Méditerranée Porte des Maures

Le conseil communautaire s'est réuni le 2 juin 2021 et a émis un avis favorable. Il souligne qu'il a participé à la rédaction du PPA et qu'il s'engage, en particulier, sur plusieurs sujets : renforcer la pédagogie, valoriser la biomasse, améliorer l'empreinte du bâti.

4.1.4 – La ville de Saint Cyr sur Mer

Avis favorable par délibération du 13 avril 2021

4.1.5 – La ville de Bormes les Mimosas

Avis favorable par délibération du 21 avril 2021

4.1.6 – La ville de La Londe Les Maures

Avis favorable par délibération du 27 mai 2021

4.1.7 – La ville de Solliès-Pont

Avis favorable par délibération du 27 mai 2021

4.1.8 – La ville de Hyères

Le conseil municipal s'est réuni le 28 mai 2021 et a émis un avis favorable avec des réserves concernant l'action 17.1 qui pose deux difficultés majeures : les données d'Atmosud sont imprécises ce qui rendra difficile l'analyse de l'impact des projets, par ailleurs, l'étude d'impact spécifique à la qualité de l'air ne devrait être obligatoire que si l'examen au cas par cas impose une étude d'impact.

4.1.9 – La ville de La Crau

Le conseil municipal émet un avis favorable par délibération du 29 juin 2021 avec cependant les réserves suivantes concernant l'action 17.1 : Des exceptions à cette règle devraient être prévues, par exemple pour des établissements sanitaires qui nécessitent un accès immédiat à la voirie. Il conviendrait d'éviter d'alourdir la procédure par une étude d'impact spécifique jugée superfétatoire.

4.2 - LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RISQUES SANITAIRES ET TECHNOLOGIQUES (CODERST)

Cet avis fait l'objet du fascicule 12. Il résume la séance du 10 mars 2021 au cours de laquelle le Coderst s'est fait présenter le PPA par la DREAL. À l'issue de l'échange qui a suivi, le conseil a émis un avis favorable à l'unanimité.

4.3 – L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet de trois documents : La décision de soumettre le projet à une évaluation environnementale (N° 09), l'avis délibéré (N°10), le mémoire de réponse de la DREAL(N°11)

Synthèse

L'Ae regrette que le PPA soit "focalisé" sur le dioxyde d'azote et les particules fines. Elle considère que le PPA a pour but principal de résoudre le contentieux entre la France et la commission européenne et de lever l'astreinte financière imposée par le conseil d'état, ce faisant il omet d'autres questions importantes.

L'Ae considère que les enjeux du PPA devraient être les suivants :
- la pollution par les oxydes d'azote, les particules fines, les COV, l'ozone
- la santé des habitants
- la vie des écosystèmes exposés à la pollution.

L'Ae émet les recommandations suivantes :
- compléter le PPA par des actions concrètes de réduction des pollutions sur les autoroutes,
- inscrire au PPA et considérer comme une priorité la réduction de pollution par l'ozone,
- évaluer les risques sanitaires et indiquer les mesures en vue de les diminuer significativement,
- compléter le PPA par un volet biodiversité.

Conclusion de l'Ae

Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau.

Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution. C'est tout particulièrement le cas le long des autoroutes A50 et A57.

S'il intègre bien des mesures générales d'organisation des déplacements qui incombent aux communautés d'agglomération, il n'en comporte aucune relative à l'usage des autoroutes.

Par ailleurs, il ne s'attaque pas vraiment à l'enjeu sanitaire majeur que constitue la pollution chronique par l'ozone qui a plutôt tendance à augmenter, avec des effets sur la santé des populations, mais aussi sur la biodiversité.

Il conclut au respect à l'horizon 2025 des valeurs limites des directives européennes pour les oxydes d'azote et les particules. Mais l'atteinte de cet objectif ne pallie pas l'insuffisance des mesures pour réduire les effets sanitaires significatifs de la pollution de l'air dans son ensemble pour un nombre important d'habitants du Var (jusqu'à 100 000) et ses conséquences pour les milieux naturels

Réponse de la DREAL à l'avis de l'Ae

Remarque liminaire :

Certaines demandes de l'Autorité environnementale semblent dépasser ce qui est réglementairement attendu d'un PPA. Il est nécessaire, par ailleurs, de trouver un juste équilibre entre les moyens utilisés pour la lutte contre la pollution et les nombreuses autres préoccupations des services de l'Etat.

Les réponses suivantes sont apportées aux principaux points soulevés par l'Ae mais ces recommandations ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause le projet de PPA :

Lutter contre la pollution à l'ozone

Ce problème est important mais les leviers du PPA sont minces et ne permettront pas d'agir significativement sur ce polluant.

Le phénomène de fabrication de l'ozone à partir des oxydes d'azote est mal connu, des études complémentaires sont nécessaires à l'élaboration d'actions efficaces, en particulier sur la biodiversité.

Réduire la pollution à proximité des axes autoroutiers

Il n'est pas exact de considérer qu'aucune mesure n'est prévue pour réduire cette source de pollution. 2 exemples sont cités, la création de Bandes d'Arrêts d'Urgence utilisables par les transports en commun, l'étude de traitement des fumées dans les tunnels. En revanche la réduction de vitesse sur les autoroutes ne reçoit pas l'adhésion de toutes les parties prenantes.

Mieux évaluer les effets de la pollution sur la biodiversité

Les effets de la pollution sur la biodiversité sont abordés dans l'étude environnementale mais le PPA a fait preuve de "pragmatisme" en privilégiant d'autres priorités. Cependant, la DREAL PACA "peut" travailler à mettre en œuvre un programme d'étude au cours du suivi du PPA et sous réserve de financements de l'Etat.

Méthodologie et évaluation quantitative des actions

Selon Atmosud, beaucoup de secteurs (transport, industrie, agriculture ...) ne contribuent à aucune réduction d'émissions, même quand des actions les concernent. Il est vrai que l'effet quantitatif des actions n'a été évalué que sur une minorité de secteurs mais il n'est pas concevable que l'ensemble des 60 actions ne bénéficie pas également à ceux qui ne sont pas évalués.

Trop peu d'ambition pour le PPA du Var ?

Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau.
La DREAL rappelle que les 60 actions proposées ne peuvent être ignorées et que ce PPA a l'ambition non négligeable de mettre en cohérence l'ensemble des actions entreprises par les différents acteurs et par ailleurs qu'il s'agit d'un document évolutif qui ne manquera pas, dans l'avenir, d'intégrer d'autres mesures déjà à l'étude.

Pics de pollution

La demande de l'Ae de mieux analyser les pics de pollution est très difficile à satisfaire en raison de leur extrême variabilité et de leur origine diverse et souvent extérieure à la région.

5 - OBSERVATIONS DU PUBLIC

5.1 - LISTE ET RÉSUMÉ DES INTERVENTIONS

1	**Mail du 20/09/2021**	**Madame Chantal MARQUET**

Résumé de l'intervention

Mme Marquet constate une détérioration de la qualité de l'air de la ville de Sanary en raison de la densification de l'urbanisme et de l'augmentation de la circulation.
Elle propose de créer des parcs et jardins et de planter des espèces résistantes à la sécheresse
Le manque de places de stationnement dans la ville entraîne des rotations de véhicules dans les rues secondaires. Elle propose d'aménager des parkings extérieurs avec navettes non polluantes vers le centre.
(Exemple : ville de la Rochelle).
Elle pose la question de l'impact de l'amarrage des bateaux de croisière dans le port.

Observation de la commission d'enquête
Les plans de circulation des villes ne sont pas traités par le PPA du Var, ni les aménagements de parkings.
Toutefois, dans la thématique « Transports Terrestres », le PPA vise à :

- optimiser les aires de livraison partagées pour réduire l'impact des livraisons de marchandises,
- améliorer les infrastructures destinées à accueillir les transports en commun et les services liés à la multimodalité,
- densifier l'offre de transport en commun,
- améliorer la qualité des interconnexions entre moyens de transport,
- communiquer sur l'utilisation des parcs relais,
- développer le covoiturage....

Quant à l'impact de l'amarrage des bateaux de croisière dans le port, nous l'invitons à lire la fiche Action 1.1 (développée ci-après en réponse à l'observation de Monsieur VUILLET).
La plantation d'arbres et la création de jardins relèvent de la compétence du Maire uniquement.

2	Mail du 5/10/2021	Comité d'Intérêt Local de COSTEBELLE HYERES

Résumé de l'intervention

Depuis fin 2019 les habitants de Costebelle sentent régulièrement des odeurs de goudron, d'asphalte mélangées à celles d'œufs pourris, le matin des jours ouvrés entre 7 et 9 h surtout par petit vent de Nord-Ouest.
L'origine de cette pollution provient de la Centrale de production d'enrobés routiers à base de bitume située dans la zone St Martin de Hyères, appartenant à la société APPIA/EIFFAGE.
Problème identifié en 2013. Suite à des actions continues, la société a fait des travaux de rénovation de la centrale entre le début août et mi-septembre 2013. Les améliorations apportées ont montré une certaine efficacité jusqu'à l'automne 2019 (sauf une parenthèse en 2015 due à l'utilisation d'un bitume de très mauvaise qualité).
Le CIL de COSTEBELLE demande :
1/ obtenir d'APPIA/EIFFAGE que cesse enfin la pollution provenant des émanations de la centrale surtout pendant la période de démarrage le matin entre 7 h et 9h,
2/ obtenir une surveillance plus étroite de cette ICPE de la part des services préfectoraux.
Conclusion : n'est-ce pas une aberration que cette Centrale classée ICPE du fait de ses émanations intenses et très nocives puisse encore être localisée dans un quartier résidentiel ?

Observation de la commission d'enquête
Le PPA traite dans la thématique Industrie la réduction des émissions atmosphériques des incinérateurs par la mise en œuvre des documents de référence de la réglementation européenne, de l'amélioration de la connaissance et de la mise en œuvre des prescriptions complémentaires pour les carrières.
La centrale de production d'enrobés APPIA/EIFFAGE est une ICPE qui doit être régulièrement contrôlée par les services de la Préfecture.
Nous invitons les membres du Comité d'Intérêt Local de Costebelle Hyères à saisir la Préfecture afin qu'un contrôle ait lieu.

Reste à savoir pourquoi de 2013 à aujourd'hui les émanations de la centrale avaient disparu et pourquoi elles sont revenues ? La Société APPIA/EIFFAGE a-t-elle modifié l'équipement de sa centrale ?
Lors de notre permanence en Mairie de Hyères, nous avons sollicité des explications sur ce sujet.
Un courrier du 16 juin 2021 du CIL, adressé à la Mairie de Hyères, faisant état de la pollution atmosphérique créée par l'usine d'enrobés APPIA (annexe n° 9) nous a été communiqué ainsi que la réponse de Monsieur Mercier, Directeur Industries Régional de la Société EIFFAGE INFRASTRUCTURES en date du 6 juillet 2020 (annexe n° 10).
En résumé, la Société EIFFAGE précise que rien n'a été changé dans la période évoquée, ni dans le procédé de fabrication, ni dans les consignes de température, ni dans les achats de bitume (que ce soit fournisseur ou grades utilisés). Très clairement, ils n'ont aucune explication au fait que la perception du fonctionnement à l'automne 2019 se soit dégradée. Ils sollicitent une collaboration pour mieux cerner les éventuelles apparitions de nouveaux pics d'odeur et par recoupement dégager de nouvelles pistes de progrès et interroger précisément les fournisseurs si par convergence l'utilisation de tel ou tel bitume pouvait être impliquée.
La commission d'enquête invite le CIL à avoir un contact téléphonique avec les responsables de cette société lors des périodes de pollution atmosphérique et provoquer un déplacement sur les lieux pour un constat.

3	Mail du 4/10/2021	Monsieur VUILLET Michel

Résumé de l'intervention

Monsieur VUILLET ne comprend pas que l'on puisse faire accoster des ferries si près des habitations alors qu'ils crachent leur fumée à moins de 100 mètres des fenêtres.
De plus, lors des débarquements, une file ininterrompue de véhicules amplifie cette pollution.
Le Maire de Nice ne voulant de ces ferries, c'est à Toulon qu'ils vont venir accoster.
Il demande de faire diminuer cette pollution drastiquement.

Observation de la commission d'enquête
Nous renvoyons Monsieur VUILLET à la fiche Action 1.1 – Mettre en œuvre le plan d'électrification des quais ferries puis croisières de la Rade de Toulon.
Afin de disposer de toutes les commodités à bord lors de leurs escales, les navires laissent leurs moteurs en fonctionnement lorsqu'ils sont à quai.
Il s'agit effectivement d'une source de pollution pour les riverains, d'autant que la densité de population est très élevée à proximité immédiate des infrastructures portuaires et navires en escale.
Les objectifs et les résultats attendus :
- réduire la part des émissions maritimes pour les polluants atmosphériques suivants : oxydes de soufre, oxydes d'azote et particules fines sur la rade de Toulon
- alimenter en électricité les navires en escales longues.

Des travaux sont prévus jusqu'à fin 2023 et concerneront le Terminal Toulon Côte d'Azur.
Pour les ferries : il s'agit d'assurer le branchement des navires en escales longues qui restent entre 11 h et 14 h à quai (8 bateaux font escale à Toulon)
Pour les bateaux de croisière : en 2025, 50 % de la flotte accostant à Toulon pourrait être équipée de systèmes de connexion à quai.
Pour l'ensemble des ports de la rade de Toulon un schéma directeur d'électrification est en cours d'élaboration intégrant le port de La Seyne.
La Métropole souhaite réduire les émissions atmosphériques des véhicules stationnant à l'embarquement des navires sur le parking. Il sera protégé par une ombrière photovoltaïque laquelle sera complétée par des équipements de brumisation pour rafraichir les passagers.
Cette action est en lien avec l'action n° 43 du Plan de Déplacements Urbains de la Métropole intitulée « Améliorer les conditions d'accès au port de Toulon-La Seyne pour les passagers des ferries et des croisières ».

4	**Mail du 08/10/2021**	**J.V LE MOULAC**

Résumé de l'intervention

Monsieur Le Moulac travaille dans l'une des principales collectivités territoriales du Var (5000 agents dont les fonctions sont aux 2/3 compatibles avec le télétravail. Il regrette que le recours au télétravail ne s'impose pas à tous et semble penser que le PPA ne le favorise pas suffisamment.

Observation de la commission d'enquête

La commission n'a pas noté de désintérêt de cette solution dans le PPA, au contraire. Il serait cependant utile de préciser, dans la fiche action, qu'elle concerne aussi bien les entreprises publiques que privées.
La commission d'enquête demandera dans le procès-verbal de synthèse remis au maître d'ouvrage, que cette notion soit précisée.
Notons à ce sujet l'accord-cadre du 13 juillet 2021 qui fixe, au niveau national les modalités de mise en place du télétravail dans la fonction publique.

5	Mail du 13/10/2021	Monsieur Christophe RIBEIRO

Résumé de l'intervention

Monsieur Ribeiro fait les propositions suivantes :
- protéger les herbiers de posidonie en créant des zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL),
- arrêter d'installer des éoliennes et des centrales photovoltaïques dans les collines. Cela est illogique, la destruction d'arbres va à l'encontre de la régulation du climat. Préférer les toits des immeubles et les zones déjà défigurées,
- économiser l'électricité en ayant systématiquement recours aux Leds et en supprimant les sources lumineuses inutiles (éclairage des publicités et des magasins la nuit),
- remplacer les grands bus urbains, souvent vides, par des plus petits, électriques ou GNV,
- planter massivement des arbres mais supprimer les films plastiques et les arrosages automatiques laids et polluants,
- arrêter l'élagage et le débroussaillement à l'aide de machines qui hachent de façon inesthétique, procéder à la main.

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces mesures ne concernent pas directement la protection de l'atmosphère, d'autres sont discutables (supprimer l'arrosage automatique, débroussaillement à la main).
Certaines en revanche méritent d'être étudiées ou renforcées
- meilleure gestion des mouillages en créant des ZMEL, mais ces créations sont déjà en cours,
- bus électriques plus petits,
- supprimer les sources lumineuses inutiles mais de nombreuses municipalités ont déjà pris des dispositions en ce sens.

6	2 Mails du 18/10/2021	Mouvement d'Actions pour la Rade de Toulon et le littoral varois (MART)

Résumé de l'intervention

La fédération MART se fait l'écho de certains de ses adhérents :

Monsieur André Trédé
- Le document est "bien fait et structuré dans l'ensemble"
- La multiplication de capteurs sur tout le département permettrait de mieux comprendre la pollution industrielle et par l'ozone
- Le déplacement des Ferries à Brégaillon, qui éviterait une grande partie de la pollution des navires et des voitures embarquant et débarquant, est possible contrairement à ce que disent certains

- Le grand projet d'aménagement "Mayol à Pipady" n'avance pas suffisamment vite
- Il fait ensuite une série de commentaires sur la plupart des fiches action.
  - action 2 : faire ralentir les navires bien avant l'entrée du port,
  - action 5 : ZFE -inclure la zone portuaire et aides pour changer de véhicules pour les foyers modestes,
  - action 6 : les BAU ne sont pas faites pour rouler dessus, repenser les plans mobilité, les PLU, les SCOT,
  - action 7 : prévoir plus de parkings sécurisés pour les vélos, réaliser des pistes cyclables, intégrer le vélo dans les giratoires,
  - action 8 : mettre en place en urgence des bornes de recharge prévues dans la loi climat,
  - action 10 : revoir les PDU, gratuité des transports pour qu'ils soient plus utilisés,
  - action 11 : rendre obligatoire le port du casque pour les trottinettes, prévoir un plan des parcours pédestres,
  - action 12 : alourdir les sanctions pour les fraudeurs,
  - action 13 : contrôler les émissions de fumées par des sociétés indépendantes,
  - action 15 : augmenter les points de dépôts des déchets verts,
  - action 17 : fixer la date de plantation des 1000 arbres, révision des PLU pour reculer les façades des bâtiments afin de créer un espace à végétaliser,
  - action 18 : effectuer un liste de toutes les possibilités d'énergie renouvelables,

Monsieur Jean Écochard

- Le PPA est bien fait de façon générale
- action 11 : ajouter le sentier du littoral
- Action 6 : a-t-on abandonné l'axe en site propre La Garde-Toulon-La Seyne -Six Fours ? La Bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes ne doit-elle pas être réservée aux urgences ?
- Des ZFE (zones à faible émission) réservées aux véhicules propres doivent être étudiées et réalisées

Autres remarques

- Le PPA n'atteindra pas, en 2025, les seuils indiqués par l'OMS ou le SRADDET
- Le document est très peu ambitieux
- L'état n'a pas les moyens de convaincre les collectivités locales

Observation de la commission d'enquête

Ces observateurs s'expriment en leur nom et non au nom de MART.
On peut en retirer que le document est bien fait mais manque d'ambition. C'est à peu de chose près l'avis de l'Ae.
Certaines observations méritent cependant d'être prises en considération :

- le transfert des ferries à Bregaillon est-il vraiment utopique ?
- le projet Mayol à Pipady avance-t-il aussi vite que souhaitable ?

7	Registre d'enquête de Solliès Pont	Monsieur Jean Claude CASTAGNINO

Résumé de l'intervention

Monsieur Castagnino s'insurge contre la traversée de Pierrefeu par des centaines de camions par jour qui, outre les autres inconvénients, provoque une pollution de l'air du centre-village.
Ces camions sont, pour une grande part, ceux de l'entreprise Pizzorno qui se dirigent vers le centre d'enfouissement des déchets "Romain Gayrol".
Il demande que la déviation du village, envisagée depuis longtemps soit enfin réalisée.

Observation de la commission d'enquête

Ce problème, certes local, ne manque cependant pas d'intérêt. Le centre d'enfouissement risque de devenir pérenne et va même se développer, un centre de tri et de traitement est en effet en cours d'aménagement.
La commission pense que l'exploitation d'une telle installation devrait, à l'évidence, s'accompagner de la réalisation d'accès faciles évitant le centre des villages.

8	Mail du 21/10/2021	Monsieur Alain Bonnet pour le CIL des quartiers ouest et sud de la Seyne sur Mer

Résumé de l'intervention

Le CIL est satisfait de la prise en compte de la pollution du Var mais émet des doutes sur la concrétisation des actions en 2025, c'est pourquoi il propose une série d'actions qui pourraient être réalisée avant 2025 :
- informer le public en installant de nombreux capteurs, réformer la signalétique,
- sécuriser les ronds-points pour les cyclistes, réaliser d'autres pistes cyclables,
- mieux desservir les gares par des transports en commun,
- créer des trottoirs pour favoriser la marche à pied.

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces mesures paraissent utiles et de bon sens.

9	Mail du 21/10/2021	Monsieur Gilles LEHMANN Collectif pour l'essor du vélo à Toulon

Résumé de l'intervention

L'ambition du PPA en matière de déplacement en vélo est beaucoup trop modeste.
Les parkings couverts et sécurisés ne répondent pas toujours aux besoins, ils sont par ailleurs trop onéreux.
Les itinéraires réalisés ou en projet ne correspondent pas toujours aux attentes des usagers en raison d'un manque de concertation entre responsables de la métropole (TPM) et les pratiquants du vélo.

Observation de la commission d'enquête

Plusieurs observations ont été faites sur les déplacements en vélo, les pistes cyclables...
La commission aurait souhaité que les moyens à mettre en œuvre pour faciliter la concertation demandée soient développés.

10	Mail du 25/10/2021	Monsieur Raymond DUVIVIER

Résumé de l'intervention

"Ne pas tout faire pour réduire la pollution est criminel"
Il faut :
- réduire l'emploi de la voiture (covoiturage),
- créer enfin la ligne de tram,
- écarter les ferries sur Brégaillon,
- développer les pistes cyclables.

Observation de la commission d'enquête

Le vocabulaire employé est assez agressif, il faut plus de diplomatie pour faire avancer les choses.
Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.

11	Mail du 24/10/2021 + 2 pièces jointes	Monsieur Thierry MODOLO-DOMINATI Pour Une Mobilité Sereine et Durable (PUMSD)

Résumé de l'intervention

La quasi-totalité des ralentisseurs du Var ne sont pas conformes à la réglementation (décret 94-447 et norme NF98-300).
Cela est à l'origine d'une augmentation sensible de la pollution (CO2 et particules fines), de la consommation, du bruit et des vibrations.

Observation de la commission d'enquête

La commission n'a pas la compétence pour décider de la non-conformité des ralentisseurs. Seuls les tribunaux sont compétents pour faire respecter la réglementation.
Peut-on faire la balance entre ces inconvénients et les avantages dus à la modération de la vitesse qui a probablement l'effet inverse et diminue le risque d'accident ?

12	Mail du 22/10/2021	Madame Maguy MALOIGNE

Résumé de l'intervention

Les transports en commun sont insuffisants dans l'agglomération de Toulon. Seul un tram en site propre serait une véritable incitation "à laisser sa voiture au garage". Les bus ne sont pas une bonne solution.

Observation de la commission d'enquête

La création d'un tram dans le centre de Toulon est une intervention redondante dans ce dossier. Malheureusement cet équipement n'a pas été validé par TPM. Pendant encore de nombreuses années, seuls les bus circuleront à Toulon.

13	Mail du 22/10/2021	Monsieur Henri PIDOUX

Résumé de l'intervention

Habitant près du port de Toulon, Monsieur Pidoux suggère deux solutions pour éviter les nuisances

- déplacer les ferries à Brégaillon,
- favoriser les transports moins polluants, vélo, tramway, réseau ferré métropolitain.

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.

14	Mail du 25/10/2021	TOULON AVENIR

Résumé de l'intervention

Toulon avenir rappelle que la cour de justice a condamné la France pour dépassement des valeur limites de pollution de l'air dans 12 territoires dont Toulon mais que, par ailleurs, la plupart des décisions dépendent des collectivités territoriales et que donc, l'État, auteur du plan n'a pas la main sur sa réalisation.

L'association fait les constatations suivantes :

- les évaluations prospectives montrent que les objectifs ne seront pas atteints d'autant plus que les normes seront durcies,
- rien n'est dit de la pollution due au trafic routier en cœur de ville ni sur celle engendrée par les navires de croisière,
- le PPA n'est pas compatible avec des documents de rang supérieur (Prépa 2017 ou SRADDET),
- l'ambition locale en matière d'utilisation du vélo est 3 fois inférieure à celle du plan vélo national,
- les recommandations des SCOT et PLU en matière d'urbanisme ne semblent pas avoir été suivies, si celles du PPA ne sont pas reprises dans les documents d'urbanisme, elles seront sans effet,

Et énonce quelques propositions :

- déplacer les ferries à Brégaillon,
- améliorer le réseau TER local,
- créer une ligne de tramway,
- développer les pistes cyclables.

En conclusion : le PPA doit afficher des objectifs plus probants sur l'amélioration de la qualité de l'air.
Observation de la commission d'enquête Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants. La commission a toutefois noté l'information de la non compatibilité du PPA avec des documents de rang supérieur.

15	Mail du 25/10/2021	Monsieur Michel BILLOTTE
Résumé de l'intervention Le projet de PPA présente de nombreuses insuffisances : - les objectifs ne seront pas atteints en 2025, - ils sont moins ambitieux qu'à l'échelon national (prépa 2017) et régional (SRADDET), - aucune proposition sérieuse n'est émise pour réduire la pollution due au trafic automobile, Le précédent PPA recommandait de ne pas implanter d'établissement sensible à proximité des sources de pollution ; devant le peu de résultats obtenus, cette recommandation a été supprimée. Le PPA aurait dû envisager des projets concrets et réellement efficaces : - la réalisation d'un TCSP et d'un RER toulonnais, - la création de zones à faible émission (ZFE), - le déplacement, au moins partiel des ferries à Brégaillon. De plus l'information et la participation du grand public devraient être améliorées.		
Observation de la commission d'enquête Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants. La commission pense que l'information a bien été relayée auprès du public, notamment au niveau de l'enquête publique. Toutefois, il serait nécessaire, à l'occasion d'une révision de ce document, que des ateliers, faisant participer le public et les associations, soient créés afin que chacun puisse échanger.		

16	Mail du 27/10/2021	CIL Quartier GODILLOT HYÈRES

Résumé de l'intervention

- la référence à l'année 2016 pour l'évolution de la population est discutable car, depuis, les constructions et la circulation ont augmenté sensiblement,
- la promotion de la pratique du vélo est contrariée à Hyères par l'absence de pistes cyclables pour rejoindre des lieux d'intérêt général,
- de nombreux indices indiquent que les normes de pollution sont largement dépassées, qu'une grande partie de la population y est soumise et que la détection de tous les polluants est très insuffisante.

Observation de la commission d'enquête

L'évolution de la population est définie notamment par l'INSEE. Les chiffres communiqués sont souvent globaux et peuvent prêter à discussions. Les dernières estimations pour le département du Var sont de 2018.

Notre région est très prisée et cela entraîne un accroissement de population non envisagé souvent par les documents d'urbanisme.

17	Mail du 28/10/2021	Monsieur André CHEINET

Résumé de l'intervention

Constat :

- Le PPA ne doit pas se contenter des normes européennes actuelles sachant qu'elles sont caduques,
- Le PPA n'est pas compatible avec des textes de rang supérieur,
- Les améliorations apportées par le PDU de TPM ne sont ni chiffrées ni validées,
- Le PPA ne présente pas de carte de zone prioritaire, la pollution engendrée par les autoroutes n'est pas prise en compte, pas plus que la pollution par l'ozone qui augmente chaque année.

Propositions :

- Déplacer les ferries à Brégaillon,
- Créer la troisième voie du TER,
- Créer une ligne de tramway au cœur de la métropole toulonnaise,
- Développer les pistes cyclables.

Avis négatif au PPA

Observation de la commission d'enquête Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.

18	**Mail du 28/10/2021**	**Monsieur Adrien TERRAS**
Résumé de l'intervention Intervention identique à celle de Monsieur Cheinet **Avis négatif au PPA**		
Observation de la commission d'enquête Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.		

19	**Mail du 28/10/2021**	**Monsieur Damien MILLAN**
Résumé de l'intervention **Agriculture :** - interdire totalement les brûlages, autoriser les panneaux photovoltaïques, **Marine :** - la plantation de 1000 arbres est dérisoire, - les 20000 personnes travaillant à l'arsenal de Toulon ne peuvent-ils pas prendre les transports en commun, - l'armée a-t-elle commencé à décarboner ses véhicules ? **Transports terrestres :** - les véhicules hybrides ou électriques sont trop chers (20000 €) alors que le prix de revient à l'étranger et de 50000 € ! - les transports en commun devraient être plus fréquents, de jour comme de nuit et quasi gratuits, - des tronçons d'autoroutes devraient être gratuits lorsque des travaux sur les autres voies rendent la circulation difficile.		

Observation de la commission d'enquête

Agriculture : les brûlages sont interdits sauf dérogation, les panneaux photovoltaïques sont autorisés s'ils respectent les règles.

Marine : la plantation de 1000 arbres ne peut pas être considérée comme « dérisoire ». Les personnels de l'arsenal prennent aussi les transports en commun.

Transports terrestres : des observations de bon sens notamment sur la gratuité des tronçons en travaux, même si cette solution est totalement irréalisable avec un organisme privé tel que Vinci.

20	Registre La Valette	CIL La COUPIANE

Résumé de l'intervention

Considérant que 70% des émissions d'oxydes d'azote sont dues au secteur routier, l'association observe que le choix de lignes à haut niveau de service (LHNS) n'améliorera pas la situation et que les zones à faible émission (ZFE) pourtant obligatoires ne sont toujours pas définies.
Il manque dans ce PPA l'évocation de vraies lignes de tramway en site propre, ainsi que la création d'un réseau TER métropolitain, seuls moyens de diminuer la circulation automobile
Conclusion : ce projet n'a pas beaucoup de valeur.

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.

21	Registre Toulon	UDVN 83

Résumé de l'intervention

De nombreuse actions ne respectent pas la réglementation qui impose de présenter pour chacune d'elles les effets prévisibles, les moyens financiers à engager, les délais de mise en œuvre.
Les résultats des stations de mesures à Toulon ne reflètent pas la réalité, essentiellement pour des raisons de mauvaise implantation.
L'utilisation du biogaz devrait être développée par une production locale (méthanisation des boues des stations d'épuration) et par l'organisation de leur distribution.
Concernant l'ozone, le PPA devrait prendre en compte, par une action 20.4, le projet varois

qui fait l'objet d'une convention UDVN83-DREAL.
Le tunnel de Toulon est particulièrement pollué, les mesures sont insuffisantes, l'air devrait être traité en sortie des extracteurs.
Le PPA n'a pas vocation à faire la promotion du carburant à base de colza (action 8.5) dont les impacts n'ont pas été étudiés

Observation de la commission d'enquête

Une intervention étayée par de nombreux schémas.
La commission est favorable à ce que la pollution de l'air des cheminées d'extraction du tunnel soit mesurée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. De même ces mesures doivent être appliquées aux entrées et sorties du Tunnel.
La commission est également favorable à une augmentation des stations de mesure et à leur implantation à des endroits très pollués.
La convention de financement, signée entre l'UDVN et la DREAL, va permettre de réaliser une étude territoriale sur les phénomènes de production d'accumulation et de consommation de l'ozone en région PACA. A la fin de cette étude, celle-ci devra être jointe au prochain document de PPA.

22	Mail du 29/10/2021	Association ACTEnergies

Résumé de l'intervention

L'association ACTEnergies observe l'insuffisance des mesures préconisées par ce PPA au regard des engagements de l'État et fait 4 remarques :
- l'effet positif de l'élargissement de l'autoroute A57 n'est pas démontrée,
- la meilleure technique disponible en matière de transport en commun urbain (TCSP) est à peine citée bien que prévue au PDU,
- la méthanisation de biomasse devrait faire l'objet d'une action séparée,
- ce PPA ne recherche pas suffisamment de partenaires pour atteindre des objectifs plus audacieux (INERIS, CEREMA, ARS).

Observation de la commission d'enquête

La commission juge cette intervention de bon sens.
Elle s'interroge également sur l'effet positif de l'élargissement de l'autoroute A57 sur la circulation.

23	Registre de TOULON	TOULON VAR DÉPLACEMENT

Résumé de l'intervention

État des lieux : TPM est la seule métropole qui ne possède pas de TCSP Toulon ne possède pas de piste cyclable permettant de traverser la ville
De nombreux cheminements piétons sont discontinus.
Mesures indispensables pour atteindre les objectifs : Inscrire au PPA la réalisation d'un TCSP électrique, Créer les moyens de développer le transport par train, réaliser un réseau cyclable continu et sécurisé, réaliser un réseau piéton à haut niveau de service, réduire la place réservée à l'automobile sur les grandes avenues.
Projets utiles malheureusement abandonnés : entrée nord de la gare de Toulon, halte TER à Ste Musse, et à l'Escaillon. Le projet de gare de La Pauline est insuffisant.
Conclusions : Accord avec les conclusions de l'Ae, la contribution du PPA à la réduction de la pollution reste limitée
Au total l'avis est défavorable

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.
Le projet de la SNCF mis à l'enquête publique en janvier 2022 devrait donner satisfaction à l'association, il comporte en particulier un réseau TER métropolitain autour de Toulon.

24	Registre de Toulon	Monsieur Philippe LEROY

Résumé de l'intervention

- le problème des files d'attente à l'embarquement/débarquement des ferries n'est pas résolu,
- les pistes cyclables ne sont que des tronçons mal reliés entre eux,
- seul un TCSP incitera les gens à utiliser les transports en commun,
- la plantation massive de grands arbres près des bâtiments permettrait de réduire la température.

Observation de la commission d'enquête

Toutes ces observations ont déjà été développées par d'autres intervenants.

25	Registre de Toulon	Madame Éliane SOUFFET

Résumé de l'intervention

Il y a trop de pollution à Toulon (ferries, cheminée du SITTOMAT....).
Il faut bannir les parkings en surface et les enterrer.
Multiplier les espaces verts.
Le SCOT se préoccupait de l'environnement il y a 2 ans, on ne voit pas beaucoup de résultats concrets.

Observation de la commission d'enquête

Le PPA ne peut intervenir sur la multiplication des espaces verts, responsabilité des communes.
Les parkings en surface disparaissent pour laisser la place à des parkings souterrains. La difficulté réside dans la végétalisation de ces espaces.

26	Mail du 29/10/2021 + registre Hyères	Monsieur BERNEZET

Résumé de l'intervention

Bien que s'intitulant "PPA du VAR" (153 communes) le projet ne concerne que 32 communes, cela est anormal.
Une troisième voie sur l'A57 est insuffisante, il en faudrait une quatrième pour les transports en commun.
A l'intérieur de TPM, il faudrait privilégier les véhicules électriques et augmenter leur fréquence surtout la nuit.
L'utilisation de carburant d'origine végétale (action8.5) ne doit pas se faire au détriment de l'alimentation humaine.
Le compostage individuel pourrait être remplacé par un regroupement communal.

Observation de la commission d'enquête

La commission s'interroge également sur le titre de PPA 83 qui ne parle que de l'Ouest du

département. Un nouveau titre devrait être inscrit. De plus, la commission pense qu'un PPA couvrant l'ensemble du département du Var devrait être initié, notamment à cause de l'abaissement des seuils de pollution définis par l'OMS et qui place toute la région PACA en zone polluée.

27	Mail du 29/10/2021	Madame Chrystel DOMINJON
Résumé de l'intervention Un urbanisme raisonné est une mesure à prioriser pour diminuer la pollution. Le Port de La Londe est un exemple concret des aberrations qui entrainent une circulation automobile anarchique. Un restaurant de bord de mer semble être, aux yeux de Mme Dominjon, une des causes importantes de la pollution du secteur.		
Observation de la commission d'enquête Cette observation est ciblée sur un restaurant de plage sur la commune de la Londe les Maures. La commission ne peut intervenir au niveau du PPA. Seule la commune peut apporter des solutions à cette affaire.		

5.2 - SYNTHESE DES INTERVENTIONS

Les sujets le plus souvent évoqués par le public sont les suivants :

- déplacement des ferries à Brégaillon,
- créer, à Toulon, un réseau de transport en commun en site propre,
- créer les infrastructures nécessaires à l'aménagement d'un véritable réseau ferré métropolitain autour de Toulon,
- le nombre de stations de mesure de la pollution est insuffisant, elles sont mal positionnées et ne mesurent pas tous les polluants,
- la création de la ZFE est toujours en attente
- ce PPA est insuffisant, les études prospectives montrent que ses objectifs ne seront pas atteints en 2025,
- la pratique du vélo est freinée par le manque de pistes cyclables continues,
- les travaux en cours sur l'autoroute à l'est de Toulon ne résoudront pas le problème de l'exposition d'un grand nombre de riverains à la pollution qu'elle engendre.

En résumé, si la plupart des intervenants apprécient l'existence de ce PPA, ils constatent cependant l'absence de projets structurants de nature à protéger réellement la population et expriment, un réel scepticisme sur son efficacité.

6 – PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE ET RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le procès-verbal de synthèse est retranscrit ci-dessous dans son intégralité.

« 6.1 – LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

PREAMBULE : L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, les différentes prescriptions prévues au code de l'environnement ont été respectées.

Le public a été invité à faire des observations soit en s'adressant aux commissaires enquêteurs lors de huit permanences, soit par internet sur une adresse électronique dédiée.

Le nombre des interventions du public lors des permanences de la commission a été modeste. En revanche, sur 27 observations, 21 ont été enregistrées sur le site internet de la préfecture.

Le présent procès-verbal comporte trois parties :

- Le bilan des interventions du public,
- Une série de questions de la commission suscitée par le public,
- Des questions qui font suite aux avis des personnes publiques associées.

Synthèse des observations du public enregistrées sur le site Internet de la Préfecture :

1/ il manque de places de stationnement dans la commune de Sanary, ce qui entraîne des difficultés de circulation,

2/ des résidents du quartier de Costebelle nous font part de mauvaises odeurs, depuis de nombreuses années, provenant de la Centrale de production d'enrobés routiers à base de bitume sise dans la zone Saint Martin à Hyères,

3/ plusieurs observations portent sur l'accostage des ferries près des habitations et de la pollution que cela entraîne ainsi que des problèmes de circulation lors des débarquements/embarquements, ils souhaitent leur déplacement à Brégaillon,

4/ une personne s'interroge sur la fiche action 10.3 traitant du télétravail et qui, selon celle-ci, ne concernerait que les entreprises privées,

5/ une autre demande que l'on protège les herbiers de posidonie en créant des zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL), arrête d'installer des éoliennes et des centrales photovoltaïques dans les collines, économise l'électricité en ayant recours aux led, supprime les sources lumineuses inutiles, remplace les grands bus urbains par des plus petits, électriques ou GNV, plante massivement des arbres et supprime les films plastiques, les

arrosages automatiques laids et polluants, arrête l'élagage et le débroussaillement à l'aide de machines qui hachent de façon inesthétique, procède à la main.

6/ le grand projet d'aménagement "Mayol à Pipady" n'avance pas suffisamment vite,

7/ quelques personnes sont satisfaites des intentions mais doutent de leur concrétisation dans un délai raisonnable,

8/ de nombreuses interventions sur le manque d'ambition en matière de pistes cyclables, fortes discontinuités et disparités selon les secteurs, l'offre de vélos en libre-service faible, non visible et difficilement accessible, aménagement des ronds-points

9/ plusieurs observations portent sur la création d'un tram afin de réduire la part de l'automobile et ses conséquences de pollution et d'effet de serre, les BHNS n'étant que le prolongement des tramways sur des lignes secondaires,

10/ une association signale la non-conformité des ralentisseurs du Var qui augmentent la pollution et la consommation,

11/ les cheminements piétons traditionnels sont rompus lors de projets immobiliers,

12/ certains souhaitent la création d'une entrée nord de la gare de Toulon et d'une troisième voie entre Toulon et la Pauline, privilégient les options 2 ou 3 du pôle d'échange de la gare de la Pauline,

13/ la mise en œuvre de ZFE en 2022 est demandée avec une prise en compte des zones les plus exposées,

14/ l'élargissement de l'autoroute pour la circulation des bus sur la BAU n'est pas à mettre au crédit du PPA car l'augmentation de trafic annule les effets attendus sur la réduction de la pollution par l'évolution du parc automobile,

15/ plusieurs associations demandent la pose de capteurs ou indicateurs de pollution aux entrées et sorties d'autoroute, en centre-ville, sur les parkings des centres commerciaux, sur tout le département et souhaitent des mesures sur les polluants réglementés avec notamment une campagne de mesure sur les voies à grande circulation,

16/ le PPA n'est pas compatible avec des documents de rang supérieurs notamment le SRADDET,

17/ la pollution engendrée par les autoroutes n'est pas prise en compte,

Synthèse des observations du public figurant aux registres d'enquête

1/ Registre d'enquête de Solliès-Pont : Cette intervention concerne les nuisances provoquées par les nombreux camions traversant le centre de Pierrefeu en partie à destination du centre d'enfouissement de Roumagayrol et demande la création de la déviation.

2/ Registre d'enquête de Hyères :

Agriculture : le brûlage des végétaux doit être interdit, la mise en place des panneaux photovoltaïques doit être autorisée,

Marine et bases diverses : la plantation d'arbres sur la base paraît dérisoire, il faut limiter les accès véhicules aux parkings de l'arsenal,

Transports terrestres : les véhicules hybrides ou électriques sont chers et difficiles à réparer, il souhaite un projet de tram, des pistes cyclables, des voies pour véhicules lents et un non-paiement de l'autoroute sortie ouest,

Transports aériens : décarbonation des avions, hélicoptères civils et militaires,

Bateaux : l'installation de brumisateur sur le parking embarcadère est problématique dans un département où il manque d'eau, il faut faire accoster les bateaux à Saint Mandrier, les quais pour les navires de la Royale sont-ils électrifiés et utilisent-ils des carburants peu soufrés ?

Bâtiments privés, publics : il faut équiper les bâtiments d'hélices éoliennes horizontales, privilégier les ventilateurs aux climatiseurs et remplacer le gaz du Moyen Orient par celui de la Russie.

3/ Registre d'enquête de La Valette :

L'implantation de lignes à haut niveau de service n'est pas productive, il manque des précisions sur les zones à faibles émissions (ZFE), sur la construction d'une ou plusieurs lignes de tramway, sur la création de la 3ème voie ferrée du TER. Il faut rendre continus et protégés les bouts de pistes cyclables.

4/ Registres d'enquête de Toulon :

Ferries : il faut les déporter sur Brégaillon, cela règlerait le problème des véhicules à l'embarquement et au débarquement. Il manque des pistes cyclables ; elles sont mal reliées entre elles. Il faut créer un tramway ou un BHNS avec voie dédiée et prendre en compte les nouveaux indicateurs de pollution de l'OMS ainsi que prévoir un plan de plantation d'arbres devant les bâtiments pour faire baisser la température,

Les parkings extérieurs doivent être bannis au profit de parkings souterrains et avoir plus d'espace vert.

5/ Registre d'enquête de La Seyne et de Toulon (même document) :

Cette association demande un classement des actions, une station de mesure supplémentaire sur Toulon Est, une étude sur la méthanisation des boues de la station Amphitria, une planification de l'avitaillement en gaz/biogaz, une mesure simultanée des teneurs en ozone et dioxyde d'azote, l'installation de 3 stations pour mesurer concomitamment les 3 polluants gaz (ozone, monoxyde d'azote et dioxyde d'azote), et dans le tunnel autoroutier, dans les cheminées d'extraction d'air, aux abords des entrées et sorties

du tunnel les polluants particulaires et gazeux doivent être mesurés, la distribution d'agrocarburants ne doit pas être plébiscitée.

Questions de la commission d'enquête suite aux observations du public

1/ Accostage des ferries :

Question à la DREAL :

Même si la fiche action 1.1 répond en partie à ce problème des navires à quai, il serait bon également d'étudier la situation des files d'attente des véhicules lors des embarquements/débarquements. La pose d'une toiture avec brumisateur afin de protéger les véhicules de la chaleur ne permet pas de fluidifier la circulation. Une réflexion sur ce sujet est-elle envisagée ?

Beaucoup d'interventions réclament le transfert des ferries à Bregaillon. Cette solution est-elle envisageable ? et si non pourquoi ?

2/ Télé travail :

La fiche action 10.3 : promouvoir la pratique du télétravail dans les entreprises – devrait mentionner que toutes les entreprises (privées et/ou publiques) sont concernées. La généralisation du télétravail permettrait de réduire significativement la circulation sur l'autoroute, actuellement en travaux.

Question à la DREAL : cette précision peut-elle être apportée dans le cadre de la fiche actions.

3/ Projet Mayol à Pipady : Ce projet sur 44 hectares, porté par TPM, aura une incidence sur la circulation automobile et sur l'accroissement de la pollution atmosphérique.

Question à la DREAL : La DREAL est-elle associée à ce dossier ? ou ne concerne-t-il que TPM ?

4/ Création d'un tram :

De nombreuses observations portent sur les problèmes de circulation en centre-ville de Toulon. La création d'un tram n'est pas envisagée dans le dossier de PPA.

Question à la DREAL : Cette solution a-t-elle été envisagée dans le cadre du PPA ? et si non existe-t-il un blocage de la part de TPM ?

5/ Organisation d'un réseau métropolitain autour de Toulon :

Plusieurs observations portent sur cette organisation.

Question à la DREAL :

Avez-vous connaissance de ces projets ? Si oui à quelle échéance sont-ils prévus et quelles seront les nouvelles lignes ?

6/ Demande la pose de plusieurs capteurs :

Plusieurs associations nous ont interpellés sur le manque de capteurs de mesures sur l'ensemble de l'agglomération toulonnaise.

Question à la DREAL :

Est-il envisageable de multiplier ces capteurs sur l'ensemble des voies à grande circulation et aux entrées et sorties de l'autoroute et de diversifier les types de polluants mesurés ?

7/ Mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) :

Depuis octobre 2018, le gouvernement a informé TPM sur la nécessité de mettre en place cette zone. Deux ans et demi après, peu de choses semblent avoir avancé, la Métropole est toujours dans l'étude de la zone à délimiter.

Question à la DREAL :

Afin de motiver TPM, cette zone à faibles émissions n'aurait-elle pas dû faire l'objet d'une fiche action ?

8/ Dénomination PPA 83 :

Bien que la dénomination PPA 83 laisse à penser que le dossier s'applique à l'ensemble du territoire, toute la partie Est n'est pas concernée par ce plan.

Question à la DREAL :

Pourquoi la partie Est du département n'est pas prise en compte dans cette étude ? N'aurait-il pas fallu appeler ce dossier PPA 83 Ouest ?

Questions de la commission d'enquête relatives aux avis des personnes publiques associées

Observation générale

Les avis et propositions des personnes publiques associées ont été nombreux, surtout ceux émanant de la métropole TPM et de l'Autorité Environnementale. La commission d'enquête observe qu'il est difficile de faire le point sur les propositions qui ont été prises en compte et celles qui ont été refusées.

Question à la DREAL :

La commission d'enquête souhaite la production d'un tableau synthétique comprenant, dans une colonne les modifications souhaitées et en parallèle leur prise en compte ou leur non prise en compte, en vue d'une bonne compréhension du dossier.

Il nous paraît en effet important qu'un consensus soit clairement acté et que le dossier final soit facilement lisible, faute de quoi des difficultés ne manqueront pas d'apparaître dans le futur.

L'avis de l'autorité environnementale

La commission d'enquête n'a pas manqué de s'interroger sur l'avis très négatif de l'autorité environnementale dont la conclusion est que "le PPA présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau". Les principales critiques, qui justifient ses très nombreuses recommandations sont les suivantes :

Soucieux, avant tout, de lutter contre la pollution due aux oxydes d'azote et aux particules fines afin de satisfaire la commission européenne, le PPA ne prend pas suffisamment en compte d'autres sujets importants :

Place de l'ozone parmi les agents pollueurs, influence de la pollution sur la santé des habitants et sur la biodiversité,

Aucune mesure n'est prévue pour réduire la pollution due aux autoroutes A50 et A57 alors que celles-ci en sont les principaux contributeurs,

Aucune réduction de leur pollution n'est demandée à de nombreux secteurs : transport aérien et ferroviaire, agriculture, industrie,

Aucune analyse sur les effets du changement climatique.

Dans son préambule le mémoire de réponse semble admettre le bien fondé des propositions tout en pensant que certaines d'entre elles "dépassent les attendus réglementaires d'un PPA". Il insiste sur le parti prix de réalisme consistant à faire du PPA un levier d'entrainement de tous les partenaires en tenant compte toutefois du fait que les moyens financiers consacrés à la lutte contre les pollutions atmosphériques ne sont pas extensibles. Dans ces conditions de nombreuses actions sont en cours d'étude mais sont remises à plus tard.

Le mémoire répond ensuite point par point aux critiques mais la commission d'enquête craint que l'autorité environnementale ne soit pas vraiment convaincue par des justifications qui ne répondent que partiellement aux problèmes posés et qui se terminent en affirmant que "ces recommandations ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause le projet de PPA"

Question à la DREAL :

Il paraît difficile d'éluder l'affirmation selon laquelle le PPA n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au fil de l'eau. La commission souhaite obtenir un argumentaire mieux étayé prouvant que cet avis sans nuance ne correspond pas à la vérité ou alors qu'il soit admis que ce PPA est perfectible et qu'une révision sera lancée dès son approbation.

Il nous paraît également souhaitable, par respect de l'institution, qu'une partie au moins des recommandations soit prise en compte dès maintenant par le présent PPA. Nous souhaitons donc obtenir, sous forme de tableau par exemple :

la liste des recommandations de l'Ae,

la suite qui a été donnée dans la rédaction finale soumise à l'avis de la commission,

la liste des modifications ou compléments susceptible d'être apportés avant présentation au préfet pour approbation (sans pour autant affecter l'économie générale du projet).

Quelques problèmes particuliers

L'ozone et la biodiversité

Ces deux problèmes, soulevés en particulier par l'autorité environnementale, ont été largement éludés au motif qu'ils sont compliqués et mal connus. Il semble cependant que des études récentes commencent à voir le jour sur ces sujets. Même s'il est difficile de mettre au point, dès à présent, des mesures concrètes, il serait souhaitable d'évoquer quelques pistes de réflexion.

Question à la DREAL : L'autorité environnementale a-t-elle eu connaissance du dossier « OZONE et COV en région Sud – Émissions et enjeu – de juin 2021 », joint au dossier d'enquête (pièce 11.4) avant de donner son avis ?

Toutefois ce document établit un constat mais n'apporte aucune solution concernant les moyens à mettre en œuvre pour abaisser les émissions d'ozone.

L'urbanisation des zones polluées

Le PPA prévoit de limiter, voire d'interdire toute nouvelle construction dans les zones polluées telles que les entrées d'autoroutes dans les villes. Plusieurs maires ou collectivités (TPM) ont émis des réserves sur cette disposition.

Question à la DREAL : Quelle est votre marge de manœuvre, dans le cadre des PLU ou SCOT, pour demander le classement de ces terrains en zone non constructible ?

Constitution de l'arrêté préfectoral approuvant le plan

Question à la DREAL : Quels documents feront partie intégrante de l'arrêté préfectoral d'approbation du PPA ? Il nous paraît important, en effet de connaître les documents qui seront opposables ou non.

Qui sera en charge du suivi des fiches actions pendant la durée de 5 ans du PPA ? En cas de non réalisation, quelles seront les sanctions qui pourront être prises à l'encontre des porteurs ou des partenaires

Remis et commenté

à Monsieur Aurélien DAVIOT, représentant la DREAL, le 4 novembre 2021 »

6.2 – LA REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE.

Celle-ci est insérée ci-dessous dans son intégralité.

« Observations en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique du PPA du Var – Objectifs 2025

A. PRÉAMBULE

Éléments réglementaires

L'enquête publique relative au Plan de Protection de l'Atmosphère du Var – Objectifs 2025 s'est tenue du 20 septembre au 29 octobre 2021. La commission d'enquête a reçu les observations orales et écrites du public lors de permanences réalisées dans 7 communes du territoire couvert par le plan ainsi que par voie dématérialisée.

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral du 18 août 2021, la commission d'enquête a adressé le 4 novembre 2021 un procès-verbal de synthèse de l'enquête publique à la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA), responsable du plan.

Selon les modalités de l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA) dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations : il s'agit du présent document.

Par ailleurs, la commission d'enquête dispose d'un délai d'un mois à compter de la fin de l'enquête publique pour produire et communiquer son rapport sur le déroulement de l'enquête et les observations recueillies et ses conclusions motivées.

Remarques liminaires sur le procès-verbal de synthèse d'enquête publique

Après avoir synthétisé les principales observations du public, la commission d'enquête soumet à la DREAL PACA, responsable du plan, différentes questions relatives aux observations du public (8 questions) et relatives aux avis des personnes publiques associées (5 questions). Même si certaines questions ne relèvent pas directement de l'objet du PPA ou des compétences de l'État, la DREAL s'est efforcée d'apporter les réponses les plus précises possibles. Elles sont détaillées dans les pages suivantes et aideront la commission d'enquête dans la formulation de son rapport d'enquête et ses conclusions motivées sur le plan.

B. Questions de la commission d'enquête relative aux observations du public

(1) Accostage des ferries

Question à la DREAL : Même si la fiche action 1.1 répond en partie à ce problème des navires à quai, il serait bon également d'étudier la situation des files d'attente des véhicules lors des embarquements/débarquements. La pose d'une toiture avec brumisateur afin de protéger les véhicules de la chaleur ne permet pas de fluidifier la circulation. Une réflexion sur ce sujet est-elle envisagée ?
Beaucoup d'interventions réclament le transfert des ferries à Brégaillon. Cette solution est-elle envisageable ? et si non pourquoi ?

En agglomération, l'article L.2213-1 du Code général des collectivités territoriales précise que le pouvoir de police de la circulation appartient au Maire de la commune, quel que soit le statut de la voie (nationale, départementale, communale...). Il revient donc au Maire de prendre éventuellement des mesures spécifiques pour fluidifier la circulation aux abords des terminaux ferries. De telles mesures n'ont pas été envisagées lors des échanges (ateliers, bilatérales, etc.) préparatoires à la rédaction du présent PPA.

Comme le précise la Fiche-Action n°1.1, les 3 terminaux actuels des ferries font l'objet de travaux importants en vue de leur électrification. Le raccordement à quai des navires permettra, par l'arrêt de leur moteur pour les escales longues, d'effacer 85 % de leurs émissions polluantes, dont 500 tonnes de dioxyde d'azote (NO_2) par an. Au vu de ces travaux déjà lancés et de leur coût important (20,3M€), la question d'un transfert des ferries au port de Brégaillon ne paraît désormais plus opportune à étudier.

(2) Télétravail

La fiche action 10.3 : promouvoir la pratique du télétravail dans les entreprises – devrait mentionner que toutes les entreprises (privées et/ou publiques) sont concernées. La généralisation du télétravail permettrait de réduire significativement la circulation sur l'autoroute, actuellement en travaux.
Question à la DREAL : cette précision peut-elle être apportée dans le cadre de la fiche actions ?

Rédigée avant et pendant la crise sanitaire liée à la COVID-19, qui a vu le recours au télétravail se généraliser dans de nombreuses entreprises (privées, publiques) et institutions (collectivités, services de l'État), la Fiche-Action n°10.3 s'intitule « Promouvoir la pratique du télétravail dans les entreprises ». Cela ne signifie pas que le télétravail n'a pas sa place dans les services d'employeurs publics, au contraire, mais que les freins au déploiement du télétravail sont principalement identifiés du côté des entreprises.

Sur proposition de la commission d'enquête, la Fiche-Action n°10.3 sera renommée : « Promouvoir la pratique du télétravail ».

(3) Projet De Mayol à Pipady

Ce projet sur 44 hectares, porté par TPM, aura une incidence sur la circulation automobile et sur l'accroissement de la pollution atmosphérique.
Question à la DREAL : La DREAL est-elle associée à ce dossier ? ou ne concerne-t-il que TPM ?

Outre son emprise physique, les contours du projet d'aménagement dit « de Mayol à Pipady » ne sont pas encore connus. Les lauréats de l'appel à projet ont été sélectionnés à l'été 2021 par le Comité de Pilotage du projet, dont l'État est membre. La destination des lots ou les activités futures du site ne sont pas actuellement connues. Les incidences (positives ou négatives) sur l'environnement et la qualité de l'air des aménagements de Mayol à Pipady ne peuvent donc être prises en compte dans le PPA du Var, en particulier puisque les actions portées par le PPA permettront d'améliorer la qualité de l'air rapidement, avant 2025, et donc vraisemblablement avant la réalisation de ce projet de réaménagement du front de mer.

(4) Création d'un tram

De nombreuses observations portent sur les problèmes de circulation en centre-ville de Toulon. La création d'un tram n'est pas envisagée dans le dossier de PPA.
Question à la DREAL : Cette solution a-t-elle été envisagée dans le cadre du PPA ? et si non existe-t-il un blocage de la part de TPM ?

La création d'un service de transport en commun urbain à haut niveau de service est une compétence du ressort de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. La Métropole prévoit la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) pour 2028, projet auquel l'État apporte son soutien, notamment financier via différentes subventions, dont une aide de 40 millions d'euros[1].

La création d'un transport en commun en site propre n'est qu'une partie de la réponse aux problèmes de circulation en centre-ville. L'ensemble des actions proposées par la Métropole et ses partenaires concernant la mobilité urbaine se retrouve dans le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 de TPM, dont l'évaluation à mi-parcours (obligation réglementaire) devra être transmise aux services de l'État prochainement.

[1] https://www.tpbm-presse.com/toulon-provence-mediterranee-le-bhns-en-bonne-voie-46545.html

(5) Organisation d'un réseau métropolitain autour de Toulon

Question à la DREAL : Avez-vous connaissance de ces projets ? Si oui à quelle échéance seront-ils prévus et quelles seront les nouvelles lignes ?

De nombreuses actions du PPA visent le développement des transports en commun. Il n'a pas vocation à être exhaustif mais a pris en compte dans son évaluation les principaux projets devant être réalisés à court terme.

Les Fiches-Actions 6.1.b « Aménager les pôles d'échanges multimodaux et créer une nouvelle gare » ; 6.2.a « Améliorer l'offre en transports en commun interurbains, urbains et ferroviaires » ainsi que la Fiche-Action 6.3.c « Développer des interconnexions entre les différents transports à l'échelle du territoire PPA » prennent en compte et promeuvent les différents chantiers prévus dans le cadre de la mise en œuvre du « RER métropolitain ». Ainsi la Fiche-Action 6.1.b porte sur l'amélioration des infrastructures (ouverture de la gare de la Pauline sur la zone d'activités, création d'une gare routière à proximité de la gare de Hyères, création de la hale Sainte-Musse, etc.). La Fiche-Action n°6.2.a se focalise sur l'amélioration de l'offre de transports en commun, dont l'augmentation de la fréquence des TER permise par le cadencement entre les gares de Saint-Cyr-sur-Mer et Carnoules. Enfin, la Fiche-Action n°6.3.c donne à voir les interfaces entre réseaux de transports et met en avant l'intermodalité crée ou renforcée en divers points du territoire PPA.

Les éléments de calendrier, précisions sur les porteurs de ces actions ou encore des considérations budgétaires sont disponibles dans le recueil des Fiches-Actions du PPA du Var.

Pour les dernières actualités relatives aux chantiers ferroviaires à venir sur l'aire toulonnaise, se référer au site internet de SNCF relatif à la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur : https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

(6) Pose de plusieurs capteurs

Plusieurs associations nous ont interpellés sur le manque de capteurs de mesures sur l'ensemble de l'agglomération toulonnaise.
Question à la DREAL : Est-il envisageable de multiplier ces capteurs sur l'ensemble des voies à grande circulation et aux entrées et sorties de l'autoroute et de diversifier les types de polluants mesurés ?

La surveillance de la qualité de l'air est une mission de service public confiée à l'association agréée Atmosud. Le dispositif en place est d'ores et déjà supérieur à l'exigence réglementaire et apporte toute satisfaction.

Dans le détail, le territoire du PPA est maillé par 4 stations fixes de mesures de la pollution atmosphérique installées et entretenues par AtmoSud, répertoriées en page 19 du PPA – objectifs 2025.

Le nombre de stations fixes est régi par deux données : le niveau de pollution global à l'échelle d'un territoire (Zone Administrative de Surveillance, correspondant approximativement au périmètre du PPA), et la quantité de population exposée à une forte pollution au sein de cette zone. A l'échelle de la ZAS de Toulon, la pollution de l'air diminue chaque année, donc le

nombre de stations fixes est stable voire pourrait être en diminution, d'un point de vue purement réglementaire.

Cependant, la surveillance et la connaissance des pollutions du territoire PPA ne dépendent pas que des quelques stations fixes présentes :

(1) La modélisation fournit des données précises de la concentration en divers polluants en chaque point du territoire. Pour rappel, la modélisation se fonde sur les émissions polluantes locales (trafic routier rue par rue, émissions des industries par site, etc.) et sur la connaissance des paramètres physico-chimiques locaux (vent, météorologie, ensoleillement, etc.). La modélisation est donc en partie indépendante du réseau de stations de mesures de la pollution. Des précisions sur le dispositif de modélisation sont apportées par le PPA dans l'*évaluation environnementale*, Partie H.3, pages 138 et suivantes.

(2) Des campagnes de mesures temporaires peuvent être réalisées, par exemple pour mesurer l'impact sur la qualité de l'air d'un projet d'aménagement urbain ou portuaire, ou pour améliorer les connaissances sur un type de pollution en particulier.

A ce titre, la zone PPA, tout spécifiquement la rade de Toulon, est concernée par plusieurs projets :

(a) Une campagne de mesures autour de la rade pour mieux connaître les pollutions d'origine maritime et les interactions ville-port. Cette campagne de mesures comprend notamment l'implantation pendant 18 mois d'une station de mesures à proximité immédiate des ferries (terminal TCA) ainsi que l'implantation sur les mois d'été 2021 (juillet-octobre) d'une station au port marchand de la Seyne-sur-Mer (Brégaillon) et une station à Saint-Mandrier à proximité de la grande passe afin de mesurer l'impact sur la qualité de l'air du trafic maritime entrant et sortant de la rade.

(b) Une campagne de tubes passifs sur l'hiver 2020-2021 et l'été 2021 permettra après analyse de connaître en 15 points de la rade l'évolution annuelle de la qualité de l'air et ainsi de refléter, à moindre frais, la présence de 15 stations de mesures supplémentaires concernant les oxydes d'azote et 5 stations mesurant également le benzène et d'autres polluants marqueurs de combustion.

(c) Enfin, dans le cadre du projet méditerranéen Aer Nostrum, AtmoSud étudie, en lien avec les autorités portuaires et le milieu de la recherche universitaire, l'impact de différents paramètres maritimes (trajectoire d'entrée au port, carburant marin, électrification des quais...) sur la qualité de l'air afin d'accompagner les acteurs portuaires vers des pratiques moins polluantes.

Ces actions feront l'objet d'une nouvelle Fiche-Action du PPA.

(7) Mise en place d'une ZFE

Depuis octobre 2018, le gouvernement a informé TPM sur la nécessité de mettre en place cette zone. Deux ans et demi après, peu de choses semblent avoir avancé, la Métropole est toujours dans l'étude de la zone à délimiter.
Question à la DREAL : Afin de motiver TPM, cette zone à faibles émissions n'aurait-elle pas dû faire l'objet d'une fiche action ?

La Fiche-Action n°5.1 s'intitule « Étudier et mettre en place une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFEm) sur le territoire métropolitain » et traite précisément de cette question.

Pour tout complément, se reporter à la fiche-action sus-mentionnée.

A noter que la fiche-action sera régulièrement mise à jour en fonction de l'avancement de la Métropole TPM dans l'élaboration de sa ZFE-m.

(8) Dénomination PPA83

Bien que la dénomination PPA 83 laisse à penser que le dossier s'applique à l'ensemble du territoire, toute la partie Est n'est pas concernée par ce plan.
Question à la DREAL : Pourquoi la partie Est du département n'est pas prise en compte dans cette étude ? N'aurait-il pas fallu appeler ce dossier PPA 83 Ouest ?

En 2007 et 2013, les précédents plans de protection de l'atmosphère concernant Toulon et son agglomération s'intitulaient « Plan de Protection de l'Atmosphère du Var – Agglomération de Toulon ». Ceux-ci explicitaient donc la couverture d'un territoire centré autour de la ville préfecture du Var. Cependant, le terme « agglomération » peut prêter à confusion puisqu'il signifie à la fois une concentration urbaine, une unité urbaine (selon la définition de l'INSEE), ou encore un type d'établissement public de coopération intercommunale.

D'autre part, le territoire varois ne comprend qu'un seul PPA.

C'est pourquoi il a paru préférable de simplifier la dénomination du PPA du Var en supprimant la mention « agglomération de Toulon ».

C. *Questions de la commission d'enquête relatives aux avis des personnes publiques associées*

(1) Tableau synthétique :

Question à la DREAL : La commission d'enquête souhaite la production d'un tableau synthétique comprenant, dans une colonne, les modifications souhaitées et en parallèle leur prise en compte ou leur non prise en compte, en vue d'une bonne compréhension du dossier.

Un tableau de synthèse tel que le propose la Commission d'enquête sera effectivement annexé au PPA du Var révisé. Il apparaît indispensable que le public et les partenaires du PPA puissent rapidement prendre connaissance des modifications apportées aux documents lors des phases successives de consultations réglementaires, des personnes publiques associées et de l'enquête publique.

Ce travail sera réalisé avant l'approbation du Plan par arrêté préfectoral.

(2) Au sujet de l'avis de l'autorité environnementale

Le mémoire répond point par point aux critiques mais la commission d'enquête craint que l'autorité environnementale ne soit pas vraiment convaincue par des justifications qui ne répondent que partiellement aux problèmes posés et qui se terminent en affirmant que "ces recommandations ne sont toutefois pas de nature à remettre en cause le projet de PPA"

Question à la DREAL : Il paraît difficile d'éluder l'affirmation selon laquelle le PPA n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au fil de l'eau. La commission souhaite obtenir un argumentaire mieux étayé prouvant que cet avis sans nuance ne correspond pas à la vérité ou alors qu'il soit admis que ce PPA est perfectible et qu'une révision sera lancée dès son approbation.

Il nous paraît également souhaitable, par respect de l'institution, qu'une partie au moins des recommandations soit prise en compte dès maintenant par le présent PPA. Nous souhaitons donc obtenir, sous forme de tableau par exemple :

- la liste des recommandations de l'Ae,
- la suite qui a été donnée dans la rédaction finale soumise à l'avis de la commission,
- la liste des modifications ou compléments susceptibles d'être apportés avant présentation au préfet pour approbation (sans pour autant affecter l'économie générale du projet).

Le PPA du Var – Objectifs 2025 propose un plan d'action riche de plus de 60 actions opérationnelles en faveur d'une amélioration locale de la qualité de l'air, sur toutes les thématiques concernées. L'intégralité du plan d'action fait l'objet d'un document spécifique du PPA, qui sera accessible par tout public une fois le PPA approuvé.

Les actions du PPA ont fait l'objet d'une évaluation des gains attendus sur la qualité de l'air. Parmi les 60 actions du PPA du Var, neuf ont été évaluées individuellement et quatorze évaluées globalement. Les autres actions ont soit été évaluées qualitativement soit n'ont pu être évaluées (exemple : actions de sensibilisation). Cela signifie que le gain affiché par le PPA à horizon 2025 est sous-estimé. Ce travail complexe de modélisation est abordé dans l'Évaluation environnementale du PPA du Var (Partie H.2. pages 134 à 137) et particulièrement détaillé dans l'Évaluation du PPA du Var produite par AtmoSud (Partie 4. Évaluation des actions du PPA, pages 30 à 59).

Cependant, le PPA est un document évolutif, c'est-à-dire que chaque année, son plan d'actions s'enrichira de nouvelles mesures pour accélérer et compléter l'action locale de lutte contre la pollution atmosphérique.

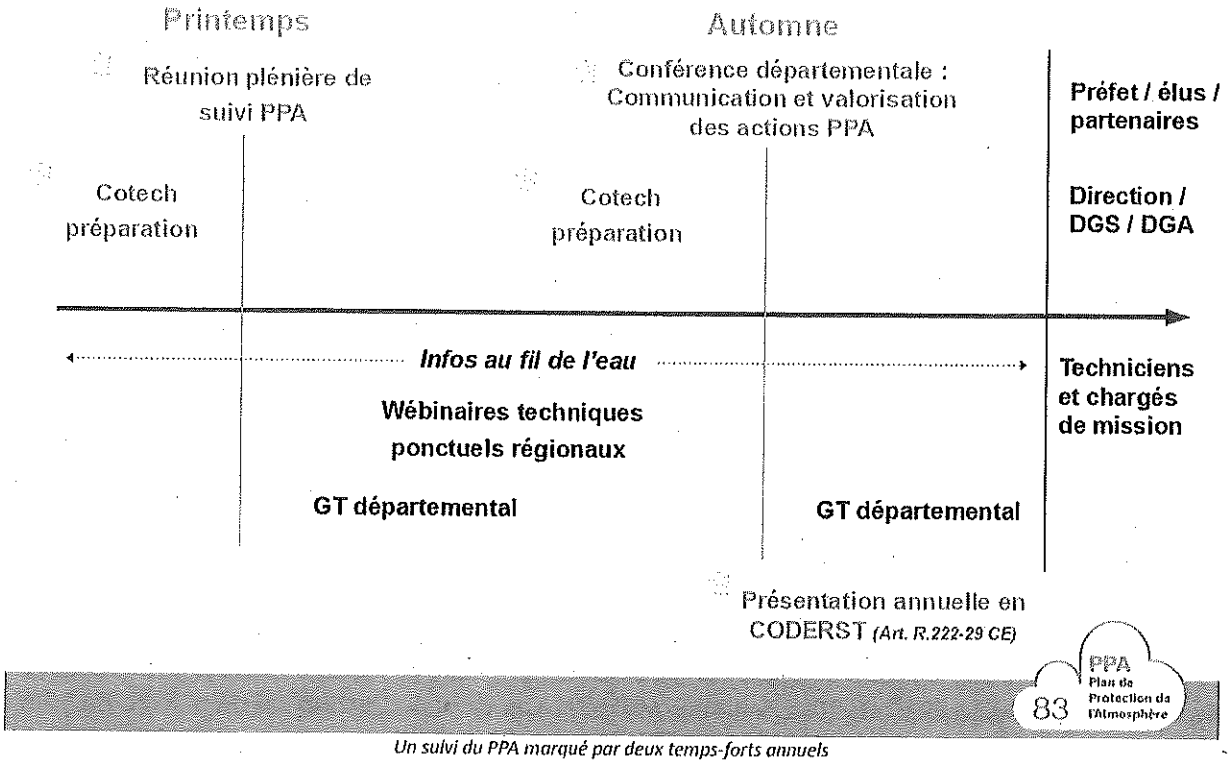
En parallèle, certaines thématiques d'amélioration de la qualité de l'air seront particulièrement investiguées en 2022 et 2023. Premièrement, la lutte contre la pollution à l'ozone sera étoffée via deux études complémentaires. Ces études feront l'objet de fiches-actions dédiées insérées dans le PPA du Var avant son approbation. Deuxièmement, la lutte contre les émissions de particules fines issues du chauffage domestique au bois fait l'objet d'un Plan d'action national (septembre 2021) qui sera décliné à l'échelon local en 2022. L'ambition portée par ce plan d'action est de réduire de 50 % les émissions de particules fines issues du chauffage domestique au bois en 2030 par rapport à 2020. Le plan d'action sera construit en lien avec les partenaires locaux et les services départementaux de la préfecture.

Par ailleurs, un dispositif de suivi marqué par deux temps-forts annuels permettra de maintenir une dynamique reposant sur l'ensemble des porteurs d'actions et d'identifier rapidement de nouvelles actions favorables à l'amélioration de la qualité de l'air. Le graphique ci-dessous explicite le suivi du PPA.

Concernant l'évaluation du PPA, une mise à jour annuelle et une évaluation des actions seront effectuées en vue de faciliter l'évaluation réglementaire du PPA à réaliser au bout de 5 ans. Il ne serait pas possible d'évaluer l'efficacité du PPA sur 5 ans si on entamait sa révision dès son approbation.

En conclusion, le PPA du Var – Objectif 2025 est certes perfectible, cependant, le dispositif de suivi et d'évaluation a été pensé pour une amélioration continue du document et un contrôle de sa mise en œuvre au plus près des actions locales. Ce processus d'amélioration continue paraît plus efficace qu'une révision du plan sitôt son approbation, comme évoqué par la commission d'enquête.

Note : le dispositif de suivi du PPA est détaillé dans la Fiche-Action n°19.1.



Un suivi du PPA marqué par deux temps-forts annuels

(3) Ozone et biodiversité

Question à la DREAL : Ces deux problèmes, soulevés en particulier par l'autorité environnementale, ont été largement éludés au motif qu'ils sont compliqués et mal connus. Il semble cependant que des études récentes commencent à voir le jour sur ces sujets. Même s'il est difficile de mettre au point, dès à présent, des mesures concrètes, il serait souhaitable d'évoquer quelques pistes de réflexion.

Partie 1 : Ozone

Contrairement à ce qu'évoque la commission d'enquête, la pollution à l'ozone fait l'objet de recherches scientifiques et d'études depuis plus de 30 ans. Pourtant, la prévision des épisodes de pollution à l'ozone est encore actuellement marquée par des incertitudes fortes. En effet, la physico-chimie régissant la production ou la consommation des molécules d'ozone est fondée sur des équilibres éminemment complexes et multifactoriels.

Pour autant, la lutte contre la pollution à l'ozone (pollution de fonds et pics d'ozone) est une priorité de l'action régionale d'amélioration de la qualité de l'air, et donc du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var.

C'est pourquoi la DREAL PACA :

- accompagne financièrement AtmoSud dans la mise à jour de l'état des lieux régional concernant l'ozone et les composés organiques volatils (COV). Le premier volet de l'étude, « Émissions et enjeux », a été publié en juin 2021 et est annexé au PPA. Notons que l'Autorité environnementale a rendu son avis à la même période et n'a probablement pas pu prendre connaissance de l'étude.

- subventionne une étude locale sur le comportement de l'ozone et des autres polluants oxydants (NO, NO2) menée par un consortium d'associations de l'aire toulonnaise. Cette étude est en cours d'élaboration (2021-2023) et s'appuie sur une analyse statistique de l'ensemble des données recueillies par les stations de mesures d'AtmoSud (via data learning) au prisme d'indicateurs représentatifs de certains équilibres chimiques (potentiel oxydant, indicateur oxa).

Ces deux projets font l'objet des nouvelles Fiches-Actions n°20.4.a et 20.4.b.

Partie 2 : Biodiversité

Résoudre les atteintes de la pollution de l'air sur la biodiversité ne constitue pas le cœur ni même l'objet d'un Plan de Protection de l'Atmosphère. Un PPA répond à une problématique sanitaire précise : l'amélioration de la qualité de l'air pour une amélioration de la santé humaine.

A noter, à titre d'illustration, que le terme « biodiversité » n'est jamais employé dans les articles du Code de l'environnement traitant des PPA.

Cependant, il est évident qu'une amélioration de la qualité de l'air aura des conséquences positives sur la biodiversité (faune et flore), tout comme sur les bâtiments (notamment patrimoniaux).

Le PPA agira donc positivement sur la biodiversité même si cet impact n'a pas été évalué.

(4) L'urbanisation des zones polluées et constitution de l'arrêté préfectoral approuvant le plan

Question à la DREAL : Quelle est votre marge de manœuvre, dans le cadre des PLU ou SCOT, pour demander le classement de ces terrains en zone non constructible ?
Question à la DREAL : Quels documents feront partie intégrante de l'arrêté préfectoral d'approbation du PPA ? Il nous paraît important, en effet, de connaître les documents qui seront opposables ou non.
Qui sera en charge du suivi des fiches actions pendant la durée de 5 ans du PPA ? En cas de non réalisation, quelles seront les sanctions qui pourront être prises à l'encontre des porteurs ou des partenaires

Urbanisme et qualité de l'air :

La Fiche-Action n°17.1 a été mise à jour à l'été 2021 suite aux avis des collectivités locales. En effet, une compréhension des réserves émises a permis de préciser les attendus des services de l'État (DREAL, DDTM, ARS) et de l'Autorité environnementale régionale en matière de prise en compte de la qualité de l'air le plus en amont possible dans l'élaboration des plans et programmes d'aménagement. De même, des outils et guides opérationnels sont recensés dans la fiche-action pour accompagner les aménageurs pour des projets favorables à la santé.

Arrêté préfectoral :

Le Plan de Protection de l'Atmosphère fera l'objet d'un arrêté préfectoral d'approbation. En annexe de l'arrêté figureront : le PPA – Objectifs 2025 et le recueil des Fiches-Actions. Par ailleurs, l'évaluation environnementale, l'évaluation du PPA par AtmoSud, ainsi que tout autre document nécessaire à la mise en œuvre réglementaire du PPA, dont ceux relatifs à la consultation du public et des personnes publiques associées, seront mis à la disposition du public sur le site internet de la DREAL PACA.

Contrôle, contrainte et sanction :

L'article L. 221-1 du Code de l'environnement précise que *« L'État assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé »*. Plus précisément, selon l'article R. 222-18, « le plan de protection de l'atmosphère établit la liste des mesures pouvant être prises en application de la présente section par les autorités administratives en fonction de leurs compétences respectives et précise les textes sur le fondement desquels elles interviennent. Il recense également les mesures qui ne relèvent pas des autorités administratives mais qui ont un effet sur la qualité de l'air. »

Ainsi, le PPA apporte un surcroît de réglementation sur certaines thématiques (emploi du feu, émissions polluantes des installations de combustion, circulation routière en cas d'épisode de pollution , trafic maritime, etc.) dont l'application est régie par un arrêté préfectoral de mise en œuvre des mesures de police générale.

Pour autant, les actions recueillies par le PPA et portées par les partenaires (non-étatiques), dont au premier chef les collectivités territoriales, ne sont pas contraignantes. C'est-à-dire que les actions et projets définis dans les Fiches-Actions ne peuvent faire l'objet de contrôle au titre du PPA ni sanction en cas de non-réalisation. En effet, le PPA doit respecter la libre administration des collectivités territoriales.

L'atteinte des objectifs fixés par le PPA est ainsi grandement garanti par la dynamique positive et partagée en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire et un travail en bonne intelligence entre l'ensemble des porteurs et financeurs d'actions, comme l'a montrée la révision du présent PPA au travers des ateliers, réunions et comités de pilotage tenus depuis son lancement en 2018. »

7 - COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Avant même le début de l'enquête publique, la commission avait perçu, à la lumière des documents mis à sa disposition, que, malgré une prise de conscience générale, l'élaboration d'un plan de protection de l'atmosphère et surtout sa mise en application, n'était pas chose facile :

- la DREAL, maître d'ouvrage pour le compte de l'État a dû tenir compte des avis des acteurs locaux, soucieux de ne pas subir trop de contraintes qui viendraient perturber des réalisations dont ils ont la maîtrise. De nombreux compromis ont donc été consentis qui en atténuent la portée.
- C'est probablement une des raisons principales qui a amené l'autorité environnementale à juger que ce plan avait peu de chance d'atteindre les objectifs affichés, de respecter les seuils réglementaires et de ne plus exposer aucune population.
- Pour ajouter à la difficulté de l'exercice, les normes internationales sont en constante évolution dans le sens d'exigences toujours plus grandes.

Malgré une participation intéressante du public, l'enquête elle-même a confirmé ces difficultés :

- Certains projets, plus ou moins abandonnés ou en sommeil, restent dans l'opinion publique une solution souhaitable et réellement efficace. Si un Tramway ou à défaut un transport en commun en site propre semble avoir quitté les cartons des décideurs, il est toujours dans l'esprit de nombreux toulonnais.
- À l'inverse, le maintien des ferries en centre-ville, même alimentés en "courant terre" ne va pas dans le bon sens tandis que des projets tels que "de Mayol à Pipady" ne sont pas sans soulever des interrogations.

En fin d'enquête, la commission a transmis ces contradictions à la DREAL en lui posant plusieurs questions

- Quelles observations issues de la concertation préalable avaient été prises en compte dans le document soumis au public ?

- Comment les observations recueillies au cours de l'enquête pourraient être intégrées au projet proposé à l'approbation du préfet ?

Force est de constater que la DREAL, qui a élaboré avec difficulté un compromis difficile semble peu disposée à risquer de nouvelles controverses.

Nos conclusions et avis sont présentés dans un document séparé.

Fait à SAINT-RAPHAEL, le 29 novembre 2021

La Commission d'enquête

Mireille GAIERO

Présidente

Jacques BRANELLEC

Membre titulaire