

DEPARTEMENT DU VAR

ENQUETE PUBLIQUE

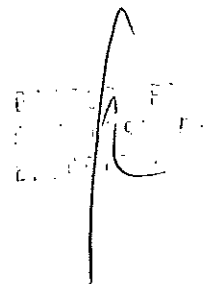
RELATIVE AU PROJET DE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AGGLOMERATION TOULONNAISE

TOULON - LA VALETTE DU VAR - HYERES - SAINT CYR SUR MER - SAINT
MANDRIER - SIX FOURS LES PLAGES - LE CASTELLET - LA CADIERE D'AZUR -
LA SEYNE SUR MER - LE BAUSSET- SOLLIES PONT -- SOLLIES VILLE - LA CRAU -
CARQUEIRANNE - LA FARLEDE - LA GARDE - BANDOL - OLLIOULES - EVENOS -
LE PRADET - LE REVEST - SANARY - SOLLIES TOUCAS - BELGENTIER -
CEYRESTE - LA CIOTAT

du lundi 17 juin 2013 au mercredi 17 juillet 2013

RAPPORT D'ENQUETE

Gisèle FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR



Je soussignée Gisèle FERNANDEZ, chargée d'études en Urbanisme, ai été désignée par Monsieur Le Président du Tribunal Administratif par décision du 12 avril 2013 vu la demande de Mr Le Préfet du Var en date du 5 avril 2013.

L'enquête publique a été prescrite par arrêté inter préfectoral en date du 24 mai 2013 de Monsieur le Préfet du Var et de Monsieur le Préfet de la région PACA – Préfet des Bouches du Rhône.

J'ai procédé aux opérations mentionnées ci-après.

0 – OBJET DE L'ENQUETE – CADRE JURIDIQUE

L'enquête publique est relative relative au projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA) du département du Var, concentré sur l'agglomération toulonnaise. Elle concerne les départements du Var et des Bouches du Rhône , son périmètre étant composé de 24 communes varoises : TOULON - LA VALETTE DU VAR - HYERES - SAINT CYR SUR MER - SAINT MANDRIER - SIX FOURS LES PLAGES - LE CASTELLET - LA CADIERE D 'AZUR - LA SEYNE SUR MER - LE BAUSSET-SOLLIES PONT -- SOLLIES VILLE - LA CRAU - CARQUEIRANNE - LA FARLEDE - LA GARDE - BANDOL - OLLIOULES - EVENOS - LE PRADET - LE REVEST - SANARY - SOLLIES TOUCAS – BELGENTIER et de 2 communes situées dans les Bouches du Rhône : CEYRESTE - LA CIOTAT.

Le PPA est un plan d'action qui est arrêté par le préfet et qui a pour objet de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de maintenir ou ramener dans la zone du PPA les concentrations en polluants à des niveaux inférieurs aux normes fixées par l'article R221-1 du code de l'environnement ;

La qualité de l'air constitue un enjeu sanitaire majeur qui a pris encore plus d'importance le 19 mai 2011 suite à l'assignation de la France devant la Cour Européenne de justice pour non respect des normes PM10 dans 15 zones dont l'agglomération toulonnaise.

Un PPA «première génération» avait été approuvé par arrêté préfectoral en date du 10 mai 2007, le PPA objet de l'enquête intervient dans le cadre de sa révision. Il reprend les objectifs en termes de concentrations, en termes d'émissions et en termes d'exposition de la population de telle sorte à tendre vers une exposition minimale de la population.

Rappel des textes régissant l'enquête.

- articles L 222-4 à L 222-7 , L 222-13 à L 222-36 et R 123-8 à R 123-13, à R123-16, R123-17, R123-19 À R123-22 du Code de l'environnement .

Responsable du projet : DREAL PACA Service Energie Construction Air Barrages

1 - MESURE DE PUBLICITE

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, les mesures de publicité ont été mises en œuvre :

- affichage de l'arrêté et de l'avis :

TOULON : certificats de début et fin d'enquête (pièce 1 et pièce 2 dossier affichage)

LA VALETTE DU VAR : certificats de début et fin d'enquête (pièce 3 et pièce 4 dossier affichage)

HYERES : certificats de début et fin d'enquête (pièce 5 et pièce 6 dossier affichage)

SAINT CYR SUR MER : certificats de début et fin d'enquête (pièce 7 et pièce 7bis dossier affichage)

SAINT MANDRIER : certificats de début et fin d'enquête (pièce 8 et pièce 9 dossier affichage)

SIX FOURS LES PLAGES : certificats de début et fin d'enquête (pièce 10 et pièce 11 dossier affichage)

LE CASTELLET certificats de début et fin d'enquête (pièce 12 et pièce 13 dossier affichage)

LA CADIÈRE D'AZUR : certificats de début et fin d'enquête (pièce 14 et pièce 15 dossier affichage)

LA SEYNE SUR MER : certificat de fin d'enquête (pièce 16 dossier affichage)

LE BAUSSET : certificats de début et fin d'enquête (pièce 17 et pièce 18 dossier affichage)

SOLLIES PONT : certificat de début et fin d'enquête (pièce 19 dossier affichage)

SOLLIES VILLE : certificats de début et fin d'enquête (pièce 20 et pièce 21 dossier affichage)

LA CRAU : certificats de début et fin d'enquête (pièce 22 et pièce 23 dossier affichage)

CARQUEIRANNE : certificats de début et fin d'enquête (pièce 24 et pièce 25 dossier affichage)

LA FARLEDE : certificat de fin d'enquête (pièce 26 dossier affichage)

LA GARDE : certificat d'affichage (pièce 27 dossier affichage)

BANDOL : certificats de début et fin d'enquête (pièce 28 et pièce 29 dossier affichage)

OLLIOULES : certificats de début et fin d'enquête (pièce 30 et pièce 31 dossier affichage)

EVENOS : certificat d'affichage (pièce 32 dossier affichage)

LE PRADET : certificat d'affichage (pièce 33 dossier affichage)

LE REVEST : certificat de fin d'enquête (pièce 34 dossier affichage)

SANARY : certificats de début et de fin d'affichage (pièce 35 et 35 bis dossier affichage)

SOLLIES TOUCAS : certificat d'affichage (pièce 36 dossier affichage)

BELGENTIER : certificat d'affichage (pièce 37 dossier affichage)

CEYRESTE : certificats d'affichage de début et fin d'enquête (pièce 38 et 39 dossier affichage)

LA CIOTAT : certificats de début et fin d'enquête (pièce 40 et Pièce 41 dossier affichage)

Préfecture du Var : certificat d'affichage (pièce 42 dossier affichage) + recueil des actes administratif pièce 42 bis

Préfecture des Bouches du Rhône : certificat d'affichage (pièce 43 dossier affichage)

- publication de l'avis dans le journal

« Var Matin » le 31 mai 2013 (pièce 1 dossier journaux),
« La Marseillaise - var » le 1er juin (pièce 2 dossier journaux)
« La Provence » le 31 mai (pièce 3 dossier journaux)
« La Marseillaise – Bouches du Rhône » le 3 juin (pièce 4 dossier journaux)

La publication a été renouvelée dans

« Var Matin » le 21 juin 2013 (pièce 5 dossier journaux),
« La Marseillaise - var » le 22 juin (pièce 6 dossier journaux)
« La Provence » le 21 juin (pièce 7 dossier journaux)
« La Marseillaise – Bouches du Rhône » le 22 juin (pièce 8 dossier journaux)

Pour chaque commune, le dossier comprenait soit les journaux correspondants soit une copie.

Pour ma part, je rappelle qu'avant l'ouverture de l'enquête j'ai vérifié pour toutes les communes l'affichage de l'avis et de l'arrêté soit par transmission du certificat, soit par appel des services.

2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Mise en place

- J'ai défini avec Madame JOANIN responsable du dossier en Préfecture les dates de l'enquête et de permanences après avoir contacté toutes les communes pour définir le lieu des permanences, les responsables du dossier et les horaires.
- Un dossier m'a été remis le 22 avril 2013 en préfecture.
- J'ai signé les pièces du dossier mis à l'enquête publique en préfecture pour toutes les mairies le vendredi 7 Juin .
- Je me suis assurée que les dispositions nécessaires avaient bien été prises : affichage de l'arrêté inter préfectoral du 24 mai 2013 portant ouverture d'enquête et de l'avis au public et qu'une salle m'était bien réservée pour les communes avec permanence.
- J'ai vérifié l'affichage lors de mes permanences - les certificats correspondants m'ont été transmis. (CF dossier affichage)
- j'ai dû en fin d'enquête relancer de nombreuses communes pour que le dossier me soit retourné. Dernière relance le mardi 30 juillet pour la commune de Sanary, dossier reçu le 1er Août

DOSSIER MIS A L'ENQUETE : IDENTIQUE DANS CHAQUE COMMUNE

DOSSIER ADMINISTRATIF :



- Arrêté préfectoral portant ouverture d'enquête en date du 24 Mai 2013 : pièce 1.
- copies des journaux (cf dossier journaux)

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE : un registre de 30 pages + couverture

Il a été ouvert avant le début de l'enquête par moi même.

DOSSIER TECHNIQUE :

1° Notice explicative : objet de l'enquête : 2 pages A4 noir et blanc comprenant 4 parties : 1° le PPA du département du Var - 2° les objectifs du PPA – 3° les mesures du PPA – 4° La procédure de révision du PPA

2° Mention des textes qui régissent l'enquête publique et le PPA : 1A4 noir et blanc : rappel du responsable du projet, des textes applicables et de l'objet de l'enquête.

3° Résumé non technique de présentation du projet : Document de 6 pages A4 couleurs comprenant 3 parties : 1° Etat des lieux – 2° PPA révisé (objectifs, mesures, mise en œuvre du plan, effets attendus) 3° conclusion

4° Projet de PPA : 14 chapitres :

- 1 - Contexte réglementaire et objectifs des PPA
- 2 - La qualité de l'air
- 3 - Les orientations du SRCAE
- 4 - Critères de mise en révision
- 5 - Le PPA 2007
- 6 - Informations générales
- 7 - Nature et évaluation de la pollution
- 8 - Origine de la pollution
- 9 - Analyse de la situation
- 10 - Résumé non technique du PPA
- 11 - Les actions prises au titre du nouveau PPA
- 12 - Les actions prises au titre des autres plans existants
- 13 - Evaluation globale des impacts attendus du PPA
- 14 - Modalités de suivi annuel de la mise en œuvre du PPA

5° Résumé non technique PRQA et SRCAE document de deux 2 pages A4 décrivant le plan régional pour la qualité de l'air et le projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, partie air.

6° Bilan de la phase de consultation document de 4 pages A4 noir et blanc en trois parties : 1° les consultations – 2° la synthèse des avis défavorables ou favorables avec réserves ou sans avis avec commentaires – 3° la synthèse des avis favorables et avis favorables avec observations

3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2 - le déroulement des permanences

j'ai siégé personnellement en mairie conformément à l'arrêté préfectoral en date du 24 Mai 2013 organisant l'enquête dans les communes suivantes :

- BANDOL : lundi 1er juillet de 9 à 12 H
- LE BEAUSSET : mercredi 10 juillet de 8H30 à 12H
- LA CIOTAT : lundi 17 juin de 14 à 17 H
- LA GARDE : mardi 18 juin de 14 à 17 H30
- HYERES : mardi 18 juin de 8 H 30 à 12 H 30
- SAINT MANDRIER : mardi 2 juillet de 13H30 à 17H
- LA SEYNE SUR MER : lundi 1er juillet de 13H30 à 17H30
- SOLLES PONT : mardi 9 juillet de 13H30 à 17 H
- TOULON : lundi 17 Juin de 8H30 à 12 H et le mercredi 17 juillet de 14 H à 17 H30 (permanence prolongée une heure)
- LA VALETTE DU VAR : mardi 9 juillet de 8H30 à 12H

4 – CLOTURE DE L'ENQUETE

Conformément à l'arrêté préfectoral en date du 24 mai 2013 organisant l'enquête, l'enquête a été close le mercredi 17 juillet 2013.

Les dossiers de chaque commune m'ont été adressés dès le jeudi ou vendredi suivants, la commune d'Evenos a adressé le dossier en préfecture.

Certaines communes ont tardé : dernier envoi SANARY dossier reçu le 1er Août.

LES REGISTRES : ils ont été clos par mes soins dès réception :

TOULON : 4 dîres numérotés de 1 à 4 sur le cahier dont un avec remise de dossier (dire 2)- 7 courriers de 1 à 7 – 3 visites sans annotation

LA VALETTE DU VAR : 1 dire n° 5

HYERES : 1 courrier reçu par mail (8 L)

SAINT CYR SUR MER : néant

SAINT MANDRIER : 3 dîres (n° 6 n°15 et n° 16) et 1 courrier (n°9L)

SIX FOURS LES PLAGES : néant

LE CASTELLET : néant

LA CADIÈRE D'AZUR : néant

LA SEYNE SUR MER : 1 dire (n°7 cf Toulon @venir L 3)

LE BAUSSET 1 dire (n° 8) et une lettre remise (10 L)

SOLLES PONT 1 dire (n°9)

CEYRESTE : 3 dire (n°10 – 11 - 12)

SOLLES VILLE : néant

LA CRAU : 1 dire (n°13)
CARQUEIRANNE : néant
LA FARLEDE : néant
LA GARDE : 1 visite sans annotation
LA CIOTAT : 1 visite sans annotation
BANDOL : 1 dire (n°14)
OLLIOULES : néant
EVENOS : néant
LE PRADET : néant
LE REVEST : néant
SANARY : néant
SOLLIES TOUCAS :néant
BELGENTIER : néant
PREFECTURE DUVAR : néant
PREFECTURE DES BOUCHES DU RHONE : néant

J'ai rencontré le représentant du responsable du plan conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral le mardi 23 juillet de 9 heures à 11 heures en préfecture. (cf annexe 1)

Du déroulement de l'enquête, il ressort que l'ensemble des obligations légales et réglementaires a été respecté.

Envoi du dossier le 16 août 2013 par mail et par courrier.



5 - ANALYSE DU DOSSIER ET DES OBSERVATIONS

A LE DOSSIER

DOSSIER ADMINISTRATIF :

- Arrêté préfectoral portant ouverture d'enquête en date du 24 Mai 2013 : pièce 1.
- copies des journaux (cf dossier journaux)

Aucune remarque formulée. Les originaux des journaux sont joints au présent dossier.

DOSSIER TECHNIQUE :

1° Notice explicative : objet de l'enquête : 2 pages A4 noir et blanc comprenant 4 parties : 1° le PPA du département du Var - 2° les objectifs du PPA – 3° les mesures du PPA – 4° La procédure de révision du PPA

mon avis : Note succincte qui aurait pu être complétée par plus de précision sur les membres du comité de pilotage en particuliers la liste des collectivités locales. ESCOTA aurait pu, lors de ces réunions, formuler ses remarques (cf lettre 4).

2° Mention des textes qui régissent l'enquête publique et le PPA : 1A4 noir et blanc : rappel du responsable du projet, des textes applicables et de l'objet de l'enquête.

Aucune remarque formulée.

3° Résumé non technique de présentation du projet : Document de 6 pages A4 couleurs comprenant 3 parties : 1° Etat des lieux – 2° PPA révisé (objectifs, mesures, mise en œuvre du plan, effets attendus) 3° conclusion

*Le résumé met bien en évidence les secteurs prépondérants en terme d'émissions diverses et principalement celui du transport routier. On comprend aisément les demandes formulées quant au devenir du tramway sur l'agglomération...
Il synthétise le contenu du PPA mais reste un document dont la lecture est parfois trop technique selon certaines remarques verbales. Il me semble difficile de faire plus simple, le résumé non technique intégré au PPA étant réellement trop succinct.*

4° Projet de PPA : document couleur A4 de 177 pages comprenant 14 chapitres :

- 1° Contexte réglementaire et objectifs des PPA
- 2° La qualité de l'air
- 3° Les orientations du SRCAE
- 4° Critères de mise en révision



ces 4 premiers chapitres permettent de bien comprendre les objectifs des PPA et les articulations avec les autres documents SRCAE, PRQA, PDU..

Les conditions conduisant à l'élaboration du PPA sont clairement précisées : zone de surveillance englobant une agglomération de plus de 250 000 H avec dépassement des normes (valeurs limites et/ou valeurs cibles) de la qualité de l'air.

Cette partie du document n'a fait l'objet d'aucune remarque

5° Le PPA du Var 2007 : Etat des lieux

j 'ai noté avec satisfaction dans les « attentes pour cette révision » qu'en terme d'implication des acteurs le « portage fort de l'Etat est indispensable, dans la phase d'élaboration mais également de suivi, à travers l'affirmation de la puissance publique et du pouvoir régalién, garant d'un message fort envoyé aux différentes parties prenantes » .Cependant comme de nombreuses personnes, je regrette malgré « ces attentes » le manque de réel suivi et de véritables moyens coercitifs par exemple dans les choix de TCSP...(cf synthèse des observations)

Il est à noter que la figure 5 : Etat d'avancement des documents d'urbanisme n'est plus à jours compte tenu des annulations ou approbations de PLU.

6° Informations générales

7° Nature et évaluation de la pollution

8° Origine de la pollution

Remarques pour ces 3 chapitres : manque de lisibilité des cartes trop petites.. les « camemberts » sont particulièrement difficiles à lire.

Les renseignements sur la pollution en provenance des zones , régions ou pays voisins auraient pu être plus précis (« on observe alors une augmentation des niveaux de particules... »). Il est à souhaiter que le programme stratégique AERA permettra une bonne évaluation de la qualité de l'air pour définir des stratégies communes basées sur des chiffres précis.

9° Analyse de la situation

pas de remarque

10° Résumé non technique du PPA

document inutile compte tenu du document 3

11° Les actions prises au titre du nouveau PPA

nombreuses observations cf synthèse

mon avis :

- le classement des mesures et leur numérotation sont peu clairs : 30 mesures mais numérotées de 1 à 25...*

- ☒ *certaines dates butoir pour les échéanciers sont à actualiser (ex : action 1.2 : ETE en 2013 ce qui me semble un peu court – action 5 : étude de faisabilité en 2013..)*
- ☒ *manque de réelles mesures coercitives (ex action 2 : renforcement du contrôle.. pourquoi pas noter contrôle systématique)*
- ☒ *action 11 : un comparatif entre brûlage et transport en décharge devrait être intégré au PPA pour justifier de cette action.*
- ☒ *Toutes les action de communication sont peu précises et guère incitatives (ex actions 23 - 24)*

12° les actions prises au titre des autres plans existants

Pas de remarque

13° Evaluation globale des impacts attendus du PPA

Pas de remarque

14° Modalités de suivi annuel de la mise en œuvre du PPA

La présentation sous forme de tableau des différentes mesures permet une meilleure lecture.

5° *Résumé non technique PRQA et SRCAE* : document de deux 2 pages A4 décrivant le plan régional pour la qualité de l'air et le projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, partie air.

Pas de remarque

6° *Bilan de la phase de consultation* document de 4 pages A4 noir et blanc en trois partie : 1 les consultations – 2 la synthèse des avis défavorables ou favorables avec réserves ou sans avis avec commentaires – 3 la synthèse des avis favorables et avis favorables avec observations

Pas de remarque

B - COMPILATION DES OBSERVATIONS

J'ai reçu 22 personnes : certaines se sont exprimées par écrit (registres ou courriers) , d'autres uniquement verbalement. Les dires sont au nombre de 16, les lettres de 10 et les 5 remarques verbales ont été rapportées par mes soins.

Il est à noter que si le nombre d'observations est relativement peu important, les remarques sont très précises, argumentées et surtout émanent souvent d'associations et d'un réel travail d'analyse du dossier, l'intérêt porté au PPA est incontestable.

Sur l'ensemble des registres de chaque commune : il est à noter que pour plus de clarté, les dires et lettres sont numérotés sans tenir compte des communes mais de 1 à 16 pour les dires et de 1 à 10 pour les courriers

LES DIRES :dire 1 : Mr Scochard :

- si les pollutions « Bouches du Rhône » sont essentiellement les particules O3, les particules PM10 et NO2 sont essentiellement dues au transport local . Ce problème ne sera pas résolu avec le deuxième tube... Pas d'incitation au report modal d'autant que le projet de tramway est remplacé par le BHNS.
- Le problème de la pollution des ferries n'est pas abordé alors que les solutions existent : prises électriques pour éviter de « laisser tourner les moteurs ». Manque de capteur sur le port pour identifier réellement les pollutions. Il serait important d'en intégrer au réseau, ceux de la marine nationale traitant des rejets nucléaires.

Mon avis : le maintien du tramway (et non pas le BHNS) bien que n'étant pas véritablement l'objet du PPA est pour moi une des solutions incontournables pour l'amélioration de la pollution. Une véritable sensibilisation des élus devrait être intégrée au PPA.

La CCIV devrait se voir imposer la mise en place de postes électriques pour le branchement des camions réfrigérés , des ferries à cales et de capteurs pour mieux identifier les pollutions. Ce point pourrait faire l'objet d'une action réglementaire après étude chiffrée et comparative.

Dire 2 : annexes 1 à 6 Mr Gilles LEHMANN « collectif pour l'essor du vélo à Toulon »

- concernant les brulages de câbles par les ferrailleurs : faire cesser ces pratiques extrêmement polluantes
- rappel des demandes du collectif : solution cyclable pour relier la technopole d'Ollioules à la ville de Toulon – subventionner les vélos à assistance électrique au niveau de l'Etat – meilleure gestion des heures de pointe : plutôt que de construire des échangeurs, jouer avec le temps en proposant des plages horaires réservées aux transports en commun bus et navette à destination des parcs relais – pour la future technopole, créer une voie ferrée et des pistes cyclables et aucune route – prévoir sur Toulon une meilleure circulation pour les cyclistes : voie express transformée en piste cyclable - passage de la corderie en double sens, parkings vélos sécurisés, possibilité d'évolution Est Ouest au nord de la gare en // au boulevard Cdt Nicolas- voie express réservée aux modes doux piétons et vélos en double sens, possibilité de zone à 30 sur Tésse – itinéraire cyclable bd de Strasbourg - box cycles dans les différents parkings...
- Tamaris : création d'un plan de circulation et ne pas créer un parc relais pénalisant pour l'environnement en bord de mer mais plutôt à l'intérieur des terres avec navettes.
- Quid de la piste cyclable prévue dans le projet « tramway » ?
- création de parcs camions à l'écart du centre ville et prévoir le transport des marchandises par triporteurs électriques.

Mon avis : les différents documents attestent de l'écoute des élus toulonnais pour les demandes du collectifs. Le PPA pourrait servir de relais incitatif en préconisant la prise en compte des cyclistes au travers d'actions réglementaires précises.

Toutes les remarques sont intéressantes mais certaines ne concernent pas le PPA mais sont du ressort des élus locaux.

Dire 3 : Mr Jean Jacques Haure Place

- La première cause de pollution sur Toulon est les trafic routier : solution la plus efficace Le Tramway, TCSP le moins polluant . Le gouvernement a lancé des appels à projets pour TCSP et de mobilité durable.. il est regrettable et dommageable pour l'agglomération que TPM n'ait pas postulé en 2009, en 2011 que sur l'amélioration du transport maritime d'où un manque à gagner en terme de subvention.... Sur l'appel en cours TPM ne candidaterait que sur un projet de parking à vélo...
- en ce qui concerne le développement du vélo, la ville de Toulon a réalisé de notables améliorations mais pas les autres communes de l'agglomération. Les mesures du PPA ne sont pas assez fortes pour développer l'usage du vélo. La pratique reste trop peu sécurisée : il faudrait diminuer la circulation, réduire la vitesse, améliorer la chaussée, améliorer l'information et la signalisation visant au respect des cyclistes , créer des bandes cyclables, réaliser un fléchage vertical qui indique les directions et les distances..
- en ce qui concerne les piétons, la sécurité est préoccupante . Il faut instaurer les dispositifs inscrits dans le code de la route, mieux informer, faciliter la circulation des piétons en banalisant les itinéraires qui doivent également être mieux signalisés.

Mon avis : toutes ces remarques et suggestions sont fort pertinentes et souvent simples à mettre en pratique. Là encore le PPA pourrait être un outils incitatif au travers d'actions réglementaires, volontaires...

dire 4 : Mme A M Reboul

- remarques quant au dossier : cartes mal renseignées (situation des capteurs mais pas d'information concernant le taux de pollution) – il aurait été intéressant de détailler les pollutions – des données épidémiologiques ou symptomatiques auraient pu compléter les données pour une meilleure approche de la pollution...
- remarques sur les ports : aucune mesures sur les rejets du trafic ferry et croisière... les bâtiment ne sont pas alimentés électriquement contrairement à ceux de la Défense. Pb des camions qui ne sont pas alimentés électriquement.. alors que le port est au cœur de la ville.
- Le TCSP : on ne peut que regretter que si le réseau bateau bus est le premier de France , il n'est guère performant. Le recours à un réseau électrique serait le seul gage d'un report modal vers le transport en commun
- les modes actifs : outre les cyclistes auxquels il faut proposer des parcours sûrs et cohérents, les efforts doivent porter sur la facilitation des déplacements

piétons : itinéraires agréables, directs et pertinents, équipements de proximité ne générant pas ou peu de flux automobiles...

Mon avis : je partage complètement cette analyse du contenu du dossier : il manque de précisions et aurait pu être plus argumenté et mieux renseigné. (cf mes remarques sur le contenu du dossier) Toutes les suggestions sont fort pertinentes et souvent simples à mettre en pratique. Là encore le PPA pourrait être un outils incitatif au travers d'actions réglementaires : transport maritime, plaisance, piétons. le dossier mériterait d'être mieux renseigné.

Dire 5 : collectif tramway de Toulon

- la page 65 du dossier précise que la qualité de l'air reste problématique sur l'agglomération toulonnaise...une grande partie de la population est exposée à des concentrations qui dépassent les normes réglementaires. On ne peut que regretter que le PDU ne soit pas respecté, que le PPA ne soit pas assez incitatif à réduire la pollution – manque de participation des associations à l'élaboration des documents PCET – manque de volonté politique pour lutter contre les vrais polluants -
- promotion du TRAMWAY indispensable

Mon avis : toutes ces remarques et suggestions sont forts pertinentes. Même si certaines ne concernent pas directement le PPA, on pourrait imaginer une action imposant le respect des documents existants tel le PDU souvent plus sévère que le PPA.

Dire 6 : cf Lettre de Toulon@venir

Dire 7 : cf lettre ACTEnergieS

Dire 8 : Mme Vincente CHASTEL CF lettre 10

en complément du courrier ;

- action 8 : La région PACA devrait être prioritaire pour l'équipement de véhicules électriques dont la poste.
- Point 11.3 : « mesures d'information et d'alerte du public en cas de pics de pollution atmosphérique » prévues dans le code de l'environnement et avec les arrêtés préfectoraux attendants. : point insuffisamment traité : proposition que lors des « seuils de déclenchement des procédures d'information, recommandations et d'alerte », celles-ci soient réellement effectives et transmises à l'ensemble des citoyens par toutes les voies d'information existantes : c'est-à-dire presse et radio locales, journaux d'information télévisés au moment de grande écoute. Cela pourrait se faire en même temps que les informations météorologiques.

Mon avis : ces demandes d'une meilleure information sont vraiment d'ordre de santé publique et faciles à mettre en place. Quant à la suggestion que la région PACA soit prioritaire pour les véhicules électriques, il ne me semble pas que ce soit, malheureusement, du pouvoir des auteurs du PPA de le décider.

Dire 9 Association des Aiguiers et des Solliès :

Avant de s'intéresser au secteur résidentiel, la vraie priorité est les secteurs routier et industriel : interdire aux particuliers de brûler augmenterait la masse de déchets à enlever par les collectivités avec les surcoûts que cela occasionnerait...

Mon avis : il serait vraiment souhaitable de mesurer les conséquences de cette interdiction en terme de pollution... et de faire un réel comparatif des deux solutions : brûlage ou transport vers déchetterie.. Seule cette comparaison absente du PPA pourrait justifier l'une ou l'autre mesures : interdire ou encadrer le brûlage.

Dire 10 Mr ROUX :

Il regrette que la commune de Ceyreste n'ait pas délibéré et que l'affichage n'ait pas été maintenu pendant toute l'enquête.

Mon avis : les certificats d'affichage attestent le maintien de l'affichage jusqu'au 17 juillet.

Il propose :

- mise en place de système de broyage pour compenser l'interdiction de brûlage et inciter à un meilleur tri
- mise en place de covoiturage,
- créer des pistes cyclables
- meilleure information de la population
- limitation de la vitesse sur autoroute

globalement le PPA est intéressant à condition que les mesures prévues soient effectivement mise en place....

Mon avis : cette conclusion est un beau résumé de ce que beaucoup espère... toutes les suggestions sont intéressantes si des mesures incitatives permettent leur application.

Dire 11: Lea Dieries Ceyreste

- fortes critiques de l'interdiction du brûlage qui aura comme conséquences l'augmentation des déchets et du trafic
- demande de l'obligation de brancher les bateaux à quai
- améliorer le transport en commun par exemple entre la Ciotat et la Seyne

Beaucoup de mesures auront des conséquences financières pour les contribuables...

Mon avis : propositions identiques : des réponses ont déjà été données (Dire 1, 9..)

Dire 12 : JL Damoiseaux CM ; groupe CED Ceyreste

PPA intéressant mais souhaite que les mesures soient vraiment appliquées.. Il manque un volet information pour une véritable sensibilisation du public et une meilleure compréhension du bienfondé du PPA.
Quid du PPA sur Marseille.

Mon avis : Le dossier me semble bien préciser le bienfondé du PPA mais toute information sera nécessaire pour un meilleur accompagnement des mesures.

Dire 13 Alain Colas

Le brulage est moins polluant que le transport de ceux ci vers les déchetteries.... Il serait plus judicieux de mieux les encadrer plutôt que les interdire comme l'explique la délibération de la commune de La Crau..

Mon avis : il serait vraiment souhaitable de mesurer les conséquences de cette interdiction en terme de pollution... et de faire un réel comparatif des deux solutions : brulage ou transport vers déchetterie.. Seule cette comparaison absente du PPA pourrait justifier l'une ou l'autre mesure : interdire ou encadrer le brulage.

Dire 14 M. Beck

- grande pollution en raison des problèmes de circulation entre Toulon et Marseille et du coût de l'autoroute... Les automobilistes préfèrent la nationale...
- le tramway est le TCSP le moins polluant.. Il doit être privilégié..
- manque de pistes cyclables, de pistes piéton, de transport en commun

Mon avis : ces préoccupations sont communes à toutes les personnes....réponses identiques

Dire 15 M CANO :

Compte tenu de la géographie particulière de la commune de Saint Mandrier, demande que le PPA soutienne la réalisation de la piste cyclable objet d'un emplacement réservé au PLU

Mon avis : ce projet est de la compétence municipale et malheureusement le PPA ne peut pas l'imposer... tout au moins l'inciter.

Dire 16 : M. ROULLET

Demande que l'enquête porte sur les odeurs qui stagnent sur la route qui va du village à la Seyne

Mon avis : ce problème est de la compétence municipale et plus particulièrement du rôle de police du maire et malheureusement le PPA ne peut pas le résoudre

Sur l'ensemble de mes permanences, 5 personnes sont venues à titre d'information sans souhaiter faire de doléances.

LES LETTRES :

1 L : Toulon Var Déplacement :

demandes :

- que soit ajouté au chapitre 5.4 page 24/25 « projet de mise en place d'un tramway du Pradet à St Mandrier ». Ce projet est évoqué à l'action 14 page 103..
- suppression à l'action 15.1 de la phrase inexacte « pour la mise en place des 30km du TCSP le coût d'investissement a été évalué à 366 millions d'euros sur la base de la mise en place d'un BHNS » pour la remplacer par « pour la mise en place de 18 km de TCSP, le coût d'investissement a été évalué à 475 millions d'euros sur la base de la mise en place d'un tramway » et ce en conformité avec les chiffres publiés par TPM.
- L'Etat devrait affirmer n'accepter que la traction électrique pour la première et principale ligne de TCSP comme le préconisent le PDU et les DUP en choisissant le tramway.
- Actions 7,11,14,15 et 16 ajouter « associations d'usagers des transports » au titre des « partenaires de la mesure »
- action 7.1 pour les déplacements apaisés, : mettre en place un Code de la Rue par Commune afin d'impliquer les maires pour la création de zones 20 et 30 KM.
- Action 6 : mettre en place le Comité territorial Air PACA du Var.

Mon avis : il me semble que le PPA et ses auteurs doivent affirmer leur volonté de résultat en prenant en compte ces différentes demandes et donc en préconisant LE TRAMWAY sans toutefois l'imposer.

2 L Mr Lechevallier Christian la Valette

Nécessité de densifier les centres villes pour lutter contre la pollution : TPM semble faire l'inverse en pratiquement un étalement de Six Fours jusqu'à Hyères... extension importante du réseau routier, des ronds points, refus du contournement de Toulon par clientélisme, absence de Tramway,

c'est toute la politique urbanistique qui est à remettre en cause..

Mon avis : cette remarque est certes très politique et quelque peu hors PPA . Pourtant, on peut se poser la question de savoir « qu'en est-il de l'esprit de la loi SRU ? »

3 L : Toulon@Venir Valentin Gies Pdt

En préambule, l'association regrette le manque de consultations lors de l'élaboration du PPA

les propositions :

- indiquer l'origine, la composition et la quantité des différents polluants exogènes et leur importance par rapport aux polluants endogènes
- inclure les modes doux de déplacement dans le tableau 7
- renforcer l'attractivité commerciale de la ville centre pour limiter les déplacements
- imposer une analyse détaillée des flux de transport pour les nouveaux projets
- Les PDU doivent intégrer le développement des parcs de stationnement « deux roues », des systèmes de location de vélos.

- exploitation par une autorité indépendante de l'observatoire de la qualité de l'air
- Intégrer dans les actions réglementaires des actions volontaires : promouvoir des formes urbaines plus denses en lien avec les projets de transports en commun (SCOT PLU) – encourager le développement économique des pôles bien desservis en transports en commun – valoriser les modes de déplacements alternatifs – renforcer la cohérence entre tous projets et transports en site propre (page 104) .
- intégrer les actions suivantes : élaboration de schémas directeurs des itinéraires cyclables et piétons – mise en place de maillages cyclables – meilleure communication sur ces modes de transport.
- préciser les objectifs de l'amélioration de la desserte de Toulon par les TER (page 108).
- intégrer les actions réglementaires suivantes : branchement des navires à quai sur le réseau électrique – incitation des usagers de la base navale à utiliser les transports en commun – fluidification du trafic à l'entrée de la base par l'ouverture d'une voie d'accès supplémentaire à la porte Malbousquet – mise en place de vélos en libre service – promotion du covoiturage (p 114).
- intégrer les actions réglementaires suivantes pour les collectivités : rendre publique toutes les études et enquêtes ayant un effet sur les pollutions – expliquer les politiques de mobilité durable – encourager la pratique des modes actifs

Mon avis : toutes ces demandes qui reprennent celles déjà exprimées devront impérativement être analysées dans le cadre du PPA avant son approbation.

4 L ESCOTA

- au titre des actions réglementaires, il est indiqué dans la fiche 5 : mise en place d'une démarche concertée en vue de réduire la vitesse.. ESCOTA n'est pas partenaire de cette démarche mais celle ci est pilotée par la DREAL
- au titre des actions volontaires : fiche 12 auto/partage et covoiturage : après mise en service des équipements, les données seront récoltées par les entités gestionnaires ... ESCOTA ne sera pas concerné
- fiche 13 : il faut supprimer « ESCOTA met par ailleurs en place un observateur de la qualité de l'air.. . En effet , il doit être indiqué que ESCOTA met en œuvre un scénario « air » basé sur le déclenchement de la régulation de vitesse sur la base d'une information du CRIC sur les pics de pollutions

Mon avis : il me semble que toutes ces modifications auraient pu être faites en amont... grâce à une concertation entre les auteurs du dossier et ESCOTA ?Elles devront être faites pour répondre à la position de ESCOTA, non partenaire, non concerné..

5 L Michel ESCUDERO

Pour limiter la pollution du secteur de La Valette, il conviendrait de prendre des mesures fortes concernant le PDU et imposer le tramway comme TCSP, développer le



réseau ferré entre l'Ouest et l'Est. En insistant dans ces domaines, le PPA mettrait les élus face à leurs responsabilités, les contribuables aussi.

Mon avis : le PPA peut en effet avoir un rôle incitatif fort et un rôle de sensibilisation déterminant.

6 L Mr Chevrier Jacques :

le PPA n'est pas à la hauteur des enjeux, pas de concertation, pas de communication...

- meilleure information quant aux polluants.
- renforcer l'attractivité commerciale des centres villes.
- inclure les déplacements doux.
- inclure dans les DPU les parcs de stationnement vélo.
- densifier les villes.
- ...

Mon avis : différentes propositions qui reprennent toutes celles demandées dans la lettre Toulon @venir : même réponse

7 L Mr Etori Ange

Mêmes remarques que L 6 et L3

8 L Europe Ecologie

- les principaux polluants de l'air dans l'aire toulonnaise, qui régulièrement dépassent les seuils autorisés, sont issus du trafic routier (Oxyde d'azote - NOx, particules fines - PM10). C'est donc sur ce point que les principaux efforts doivent porter. Or dans les 16 actions concernant les transports/aménagements/déplacements, seules 6 sont réglementaires, 10 seulement volontaires et incitatives. Ces dernières sont pourtant les plus importantes, puisqu'elles concernent les transports collectifs, le report modal et les déplacements volontaires, ainsi qu'un aménagement du territoire prenant en compte ces éléments. Parmi les mesures réglementaires concernant les transports, « définir des attendus » et « imposer des objectifs » sont également insuffisants : ce sont seulement des déclarations d'intentions.
- Il existe un manque de volonté politique de transformer de façon durable les transports urbains.
- le PPA à lui seul ne permettra pas d'atteindre les objectifs nationaux qui eux sont porteurs d'une forte ambition : -30% pour les PM et -40% pour le NOx à l'horizon 2015. Ce PPA est bien en-deçà des mesures évoquées dans le PDU 2005-2015, dont le projet principal – le tramway – n'a toujours pas été réalisé.
- un biais dans le discours du PPA, pour justifier les mesures concernant le résidentiel : « Sur la zone PPA, le secteur résidentiel / tertiaire est le principal contributeur (35%) aux émissions de SO2 devant les secteurs du transport routier (31%) et de l'industrie /traitement des déchets (18%) », mais ces données sont issues d'une moyenne sur PACA : à Toulon c'est le transport routier et non routier (aviation et transports maritimes) qui domine pour les

émissions de SO₂. Si les efforts demandés au résidentiel sont sans doute légitimes (suppression des foyers ouverts), c'est toujours le transport routier le premier responsable des émissions de polluants dans TPM, même pour les PM_{2.5}.

En conclusion EELV du Pays hyérois émet un avis défavorable sur ce PPA qui ne fait pas suffisamment porter les efforts sur le point noir de la région toulonnaise, principal émetteur de polluants atmosphériques : le trafic routier.

Les mesures proposées, quoique toutes nécessaires, ne permettront pas l'amélioration attendue de la qualité de l'air, par manque d'ambition, absence de hiérarchisation des priorités, absence de coercition envers les différents acteurs, en particulier les collectivités.

Mon avis : position très tranchée qui reprend avec un jugement plus sévère les différentes demandes : Tramway, mesures trop « déclarations d'intentions »... Il me semble impossible de donner un avis défavorable mais il conviendra de demander des modifications.

9LACTEnergieS

le PPA, reste, actuellement, trop incitatif et peu contraignant comme les SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable des Territoires), PDU (Plans de Déplacement Urbains) et SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie).

- Action 6.1 : Prendre en compte la qualité de l'air : il faudrait ajouter l'objectif de restreindre l'implantation d'installations qui ajouteront des émissions supplémentaires en contraignant les collectivités concernées à négocier sur leurs territoires des actions de réduction de pollution supérieures aux augmentations de pollution de ces nouvelles installations
- Action 6.2 : Attendus et impact sur la qualité de l'air Les premières mesures impératives seraient : La participation des communes et collectivités à Air Paca - L'entretien des balises de mesures - Un calendrier de réalisation des Bilans Carbone® des entreprises et collectivités - La réalisation des PCET sur ce territoire (action 20).
- Actions 7.2 et 13-14 : Nouveaux plans de déplacement urbains et TCSP : Il convient de rendre également obligatoires les PDU, plans de déplacement urbain, comme pour les PDE et PDES. La performance dans la réduction des émissions polluantes devrait être un critère indispensable afin de ne pas se contenter d'une réduction de 30 % des consommations et des émissions polluantes avec un BHNS (report modal) ou de 50 % avec un BHNS hybride (30 % de réduction de consommation supplémentaire) alors qu'un tramway permet une réduction de pollution de 100 % du report modal.
- Action 20, page 119 : Articulation du PPA avec les PCET, Plan Climat Energie Territoire. PPA et PCET font du tramway la seule vraie alternative aux**

bus pour la première ligne de TCSP. De plus, à long terme, la Région PACA à l'horizon 2050 sera excédentaire en production d'énergie électrique alors qu'elle sera déficitaire en production d'énergies renouvelables issues de la biomasse (biocarburants). Il faut ajoutée une mention pour l'optimisation des réductions des émissions polluantes (PPA) et des émissions de gaz à effet de serre (PCET).

- Action 8 : Renouvellement des flottes :** la mesure (5 véhicules au moins seulement sur un parc de plus de 50). reste trop faible .. tout remplacement de véhicule devra se traduire par une diminution du taux d'émissions de chacun des polluants.
- Action 9 : Réduction des émissions des installations de combustibles :** recommander la mise en place de chauffage thermique solaire pour l'eau chaude sanitaire voire le chauffage en réservant le chauffage avec des combustibles, polluants, aux pointes d'hiver ou au chauffage d'appoint.
- Action 25 page 128 : Formation / Sensibilisation / Pédagogie demande :** « les associations concernées » (dont ACTEnergieS) doivent être « partenaires de la mesure ».

Mon avis : toutes ces demandent devront impérativement être analysées dans le cadre du PPA avant son approbation.

10 L Toulon Var Déplacements remarques sur Le Beausset

- action N°5 : vitesse sur la RDN8 entrée nord soit mise aux normes soit 50km/ - vitesse réduite à 30 sur les axes routiers traversant l'agglomération
- action 7.1 aménager des bandes ou pistes cyclables permettant l'accès au rond point des écoles primaires sur tout le périmètre de l'association, de même pour le collège avec le prolongement vers les villages avoisinants
- action 8 : les véhicules de la poste : les renouveler par des véhicules électriques
- action 18 : action particulièrement encouragée, dommage qu'elle ne soit que volontaire.
- Mettre en place un code de la rue par commune
- mettre en place le comité territorial Air PACA pour le Var
- mise en place d'une information performante lors des pics de pollution et que les citoyens soient prévenus par toutes les voies d'information existantes

mon avis : toutes ces demandes très locales devraient être suggérées aux responsables locaux ... au travers du PPA.

Se pose le principe des limites du PPA par rapport aux compétences des élus locaux..

LES QUELQUES REMARQUES VERBALES

- date à reprendre sur certaines fiches de mesure (2013 en particuliers)

- les indicateurs de suivi sont parfois peu détaillés
- le classement des mesures et leur numérotation sont peu clairs : 30 mesures mais numérotées de 1 à 25...
- Les sanctions possibles n'existent pas

MES OBSERVATIONS

De l'analyse du dossier il ressort pour ma part :

- les cartes sont peu lisibles*
- quelques manques de précisions* (Notice explicative qui aurait pu être complétée par plus de précision sur les membres du comité de pilotage en particuliers la liste des collectivités locales.) et des données plus à jour (ex : PLU annulés ou approuvés depuis..)
- le classement me semble manquer de lisibilité.**
- les actions :** manque de réel suivi et de véritables moyens coercitifs par exemple dans les choix de TCSP..., date des échéanciers à modifier.
- Plus globalement le PPA m'est apparu trop « consensuel »** et ses auteurs « frileux ». Après en avoir discuter avec le responsable du Maître d'Ouvrage, la difficulté réside pour partie, dans le rôle limité de l'Etat face à l'indépendance des collectivités locales décentralisées, même s'il est écrit dans le dossier qu'un « portage fort de l'Etat est indispensable, dans la phase d'élaboration mais également de suivi, à travers l'affirmation de la puissance publique et du pouvoir régalién, garant d'un message fort envoyé aux différentes parties prenantes ».

C - SYNTHÈSE et RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

(en annexe la réponse complète)

les Remarques verbales

- Dates

Le dossier soumis à approbation sera actualisé pour tenir compte des nouvelles dates.

- Indicateurs

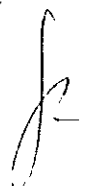
Une circulaire relative au suivi des PPA devrait être publiée prochainement : la DREAL se conformera aux indicateurs qui y figureront.

Par conséquent, la DREAL ne modifiera pas les indicateurs mentionnés dans le dossier soumis à approbation.

- Classement des mesures

La numérotation a été faite par grand type de mesure. Exemple :

Mesure générique "Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs" => 2 sous-mesures :



- "7.1 Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires"

- "7.2 Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants"

La DREAL souhaite conserver cette logique (également suivie pour les autres PPA de la Région) : pas de modification du dossier soumis à enquête publique.

- Sanctions

Le PPA n'est pas prescriptif. Les arrêtés de mise en œuvre fixeront les sanctions. Voici quelques exemples :

- non respect de la mesure : contravention de 5ème classe pouvant aller jusqu'à 450 € en vertu de l'article 131-13 du code pénal,

- non respect de la mesure sur la restriction de la combustion du bois (cheminées ouvertes) : contravention de 5ème classe en vertu de l'article R226-8 du code de l'environnement,

- non respect de la mesure PDE : contravention de 1ère classe au titre du non respect d'une prescription d'un AP.

En conclusion : les réponses apportent les précisions nécessaires

Les demandent écrites : elles peuvent être classées sous les rubriques suivantes :

1 - Thématique « TCSP » :

Observations donnant lieu à une réponse d'ordre général

Observations de M Scochard (mairie de Toulon) - M Haure Place (mairie de Toulon) - Mme Reboul (mairie de Toulon) - collectif tramway de Toulon - de M Escudero (mairie de Toulon) – de Europe Ecologie (mairie d'Hyères) - de l'association Toulon Var Déplacement (mairie de Toulon) - de l'association ACTEnergieS (mairie de La Seyne) - de Mme Dieries (mairie de Ceyreste) - de M Beck (mairie de Bandol)

Réponse de la DREAL La pollution des particules PM10 et des NOx n'est pas seulement le fait du transport local. Selon l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air Air PACA, (cf chapitre 8.1.3 du rapport) le secteur des transports routiers représente 36% des émissions de particules PM10, suivi par les secteurs résidentiel et tertiaire (30%) et industrie et traitement des déchets (29%). La répartition des émissions des NOx (cf chapitre 8.1.5 du rapport) montre que le secteur des transports routiers représente 78% des émissions, suivi par les secteurs résidentiel et tertiaire (12%). Par ailleurs, s'agissant du développement des transports collectifs, le PPA donne un cadre et des objectifs de résultats à atteindre. Il ne peut pas fixer les moyens pour y parvenir. La mesure qui demande aux collectivités concernées par un PDU de s'assurer qu'à échéance de la mise en œuvre de celui-ci, les actions décrites permettent d'obtenir, sur le périmètre de chaque

PDU, une réduction de 10 % des émissions de NOx, PM10 et PM2.5 attribuables au secteur transport routier, au-delà du tendancier 2015, est une mesure ambitieuse. Elle renforce l'importance de la problématique qualité de l'air vis-à-vis des collectivités en leur demandant d'intégrer cette problématique en amont de leurs politiques de transport et, fait nouveau, d'évaluer a priori l'impact de celles-ci sur la qualité de l'air. Les responsabilités de chacun dans la déclinaison des mesures sont définies en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation). Les mesures dites réglementaires sont des mesures dont l'adoption relève de la compétence du Préfet. Le PPA ne peut donc notamment pas imposer la mise en place d'un tramway.

Mon avis : le maintien du tramway (et non pas le BHNS) bien que n'étant pas véritablement l'objet du PPA est pour moi une des solutions incontournables pour l'amélioration de la pollution. Une véritable sensibilisation des élus devrait être intégrée au PPA.

En conclusion : la réponse de la DREAL précise les limites du pouvoir de l'ETAT... Elle est juridiquement satisfaisante mais on peut le regretter.

Observations donnant lieu à une réponse particulière

Courrier de l'association Toulon Var Déplacement (mairie de Toulon)

Réponses de la DREAL - Le chapitre 5.4 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du- Rhône intégrera le projet de mise en place d'un TCSP du Pradet à Saint Mandrier (Toulon Provence Méditerranée) : « La première ligne du TCSP desservira les communes de Saint-Mandrier, La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var, La Garde et Le Pradet sur une longueur totale d'environ 30 km ponctuée de 55 stations ». - Les chiffres donnés pour la mise en place du TCSP mentionnés dans le rapport PPA n'ont pas suscité de remise en cause par la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée qui a émis un avis favorable au projet de plan par délibération (datée du 22.05.13).

2 - Thématique « ferries à quai »

Observations de M Scochard -de Mme Reboul (mairie de Toulon) - de Mme Dieries (mairie de Ceyreste) - de l'association Toulon @ Venir (mairie de Saint Mandrier) + courriers de MM Chevrier et Etori (mairie de Toulon)

Réponses de la DREAL : La concertation menée en amont à l'établissement du PPA a permis d'impliquer le service des Armées et celui du réseau de transport Mistral et de déboucher sur la mesure volontaire 17. S'agissant de l'électrification à quai des navires, des études menées

notamment dans le cadre du projet européen APICE montrent que l'impact d'une électrification des ferries passagers serait faible. En effet, le temps d'escale (pour la zone Est passagers et pour la zone du Brégaillon) est trop court pour argumenter d'une telle mesure induisant des investissements élevés. A titre d'exemple, dans les Bouches-du-Rhône, le GPMM estime le coût de l'équipement d'un terminal avec 3 postes à quai et 3 navires à 2 M€ pour l'armateur et 1 M€ pour le port.

Mon avis : La CCIV devrait se voir imposer la mise en place de postes électriques pour le branchement des camions réfrigérés, des ferries à cales et de capteurs pour mieux identifier les pollutions. Ce point pourrait faire l'objet d'une action réglementaire après étude chiffrée et comparative.

conclusion : réponse chiffrée de la DREAL qui précise le coût important pour un résultat faible.. le choix est donc financier..

3 - Thématique « brûlage »

Observations

Observations du collectif pour l'essor du vélo à Toulon (mairie de Toulon) - de l'association des Aiguiers et des Solliès (mairie de Solliès-Pont) - de M Roux (mairie de Ceyreste) - de Mme Dieries (mairie de Ceyreste) - de M Colas (mairie de La Crau)

Réponses de la DREAL

Sauf dérogations fixées par l'arrêté préfectoral n°2013-05-16 du 16 mai 2013, le brûlage des déchets verts est interdit. Le respect de cette interdiction relève de la police du maire. Une campagne de sensibilisation (mesure 25) aura lieu au moment de l'approbation du PPA. Un bureau d'étude et une agence de communication ont ainsi été mandatés fin 2012 pour accompagner la DREAL, l'ADEME et l'ARS, en lien avec Air PACA.

Des fiches pédagogiques mettront l'accent sur l'aspect sanitaire de cette mesure. Il est rappelé dans la justification de la mesure 11, que 50 kg de végétaux brûlés émettent autant de poussières que :

- 18 400 km parcourus par une voiture essence récente (5 900 km avec une voiture diesel récente), - 70 à 920 trajets aller-retour vers une déchèterie, - 3 semaines de chauffage au bois d'un pavillon avec une chaudière bois performante, - 3 mois de chauffage d'un pavillon avec une chaudière fioul performante.

Le PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du-Rhône sera complété de manière à ce que la mesure 11 indique que la mise en place

de solutions plus respectueuses de la santé et de l'environnement telles que le compostage individuel, le broyage des végétaux, la collecte en déchèterie ou la collecte au porte à porte sera encouragée auprès des maires, en lien avec les conseil Généraux, en charge du PGDND, et l'ADEME, de sorte à pouvoir faire appliquer correctement ces nouvelles dispositions. Il n'est toutefois pas de la compétence du Préfet de rendre cette mise en place obligatoire.

Mon avis : il serait vraiment souhaitable de mesurer les conséquences de cette interdiction en terme de pollution... et de faire un réel comparatif des deux solutions : brulage ou transport vers déchetterie.. Seule cette comparaison absente du PPA pourrait justifier l'une ou l'autre mesure : interdire ou encadrer le brulage.

Conclusion : réponse satisfaisante qui justifie la prise de position des auteurs du PPA quant au brûlage.

4 - Thématique « modes actifs »

Observations du collectif pour l'essor du vélo à Toulon (mairie de Toulon) - de M Haure Place (mairie de Toulon) - de Mme Reboul (mairie de Toulon) - de l'association Toulon Var Déplacements (mairie du Beausset) - de M Roux (mairie de Ceyreste) - de M Beck (mairie de Bandol) « Manque de pistes cyclables, de pistes piéton, de transport en commun » - de l'association Toulon @ Venir (mairie de Saint Mandrier) + courriers de MM Chevrier et Etori (mairie de Toulon)

Réponses de la DREAL

Les mesures du PPA donnent un cadre et des objectifs de résultats à atteindre mais ne peuvent pas fixer les moyens pour y parvenir. Les responsabilités de chacun sont définies en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation).

Les questions liées aux déplacements sont prises en compte dans les PDU, les PLU devant eux être compatibles avec ces PDU. Le PPA n'a donc pas vocation à reprendre et à faire appliquer les mesures du PDU dont la compétence est laissée aux AOT. C'est pour cette raison que la mesure 7.2 fixe des objectifs de réduction des émissions aux AOT sans obligation de moyens.

La mesure 15.3 visant à favoriser les déplacements actifs est une mesure volontaire. De ce fait, elle n'a pas d'autre ambition que de valoriser les actions mises en œuvre. En revanche, l'avancement de cette action sera suivi au même titre que les autres actions du PPA. Par ailleurs, cette mesure va au-delà de la simple création d'itinéraires cyclables avec des objectifs

tels que : favoriser l'intermodalité, mettre en place des zones 30, mettre en place un réseau de stations multimodales avec notamment le développement attendu de l'usage des vélos à assistance électrique.

Enfin, le PPA est un document qui n'a pas vocation à reprendre les obligations déjà existantes (par exemple celle de créer des itinéraires cyclables) mais bien de proposer des mesures complémentaires renforcées. Les mesures complémentaires proposées par le PPA, et reprises dans la mesure 15.3, se limitent à ce stade aux propositions émanant des collectivités compétentes.

Les modes doux figurent dans le tableau 7 (« Inciter au report modal, au développement des Transports Public et des modes actifs »).

Le comité sur la fiscalité écologique étudie la possibilité d'une aide financière de l'Etat à l'achat de vélos à assistance électrique.

Le descriptif de la mesure 7.2 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du-Rhône sera complété pour prendre en compte la mise en place de parcs de stationnement vélo.

Mon avis : prendre en compte toutes les remarques formulées avant l'approbation du PPA

conclusion : réponse précise mais qui montre les limites des mesures volontaires...

5 - Thématique « formation, information et données »

observations de Mme Reboul Mairie de Toulon

Réponses de la DREAL : *Les données liées à la pollution par polluant et sur des stations représentatives sont mentionnées au chapitre 7.1.2. Les informations complémentaires figurent dans les rapports annuels publiés par Air PACA et sur leur site internet. L'évaluation de l'impact sanitaire à court et long terme de la pollution atmosphérique urbaine menée par la CIRE SUD dans l'agglomération de Toulon fera l'objet d'une annexe complémentaire dans le rapport PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du-Rhône.*

observations de l'association Toulon @ Venir (mairie de Saint Mandrier) + courriers de MM Chevrier et Etori (mairie de Toulon)

Réponses de la DREAL

- concernant la pollution exogène, une étude menée par Air PACA montre que dans l'état actuel des connaissances, il n'est pas possible de quantifier précisément les contributions exogènes et naturelles. Ainsi pour la ville de Marseille, la fourchette de la part du transport exogène des particules PM s'étend de 20 à 40% et de 30 à 57% pour la ville de Nice. La part des sources naturelles varierait de 3 à 20% pour la ville de Marseille et de 5 à 10% pour la ville de Nice. Ces données présentant une incertitude importante n'ont donc pas été recueillies pour la ville de Toulon.

- Air PACA est une association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air dont le rôle essentiel est l'information du public sur la qualité de l'air ambiant. Elle est dotée d'un conseil d'administration collégial (Etat, collectivités territoriales, industrie, et associations et personnalités qualifiées sont dotés du même nombre de voix délibératives).

- l'objectif fixé par le CPER est d'atteindre, à l'horizon 2015, entre Marseille, Toulon et Hyères, un train à la demi-heure en période de pointe et un train par heure en journée et en soirée. Le temps de parcours entre Toulon et Hyères sera ramené de 45 à 20 minutes. Les travaux sont les suivants :

- modernisation de la ligne entre La Pauline et Hyères, - aménagement d'une passerelle avec ascenseurs à la gare de La Pauline, - allongement et modernisation des quais de La Pauline, La Crau et Hyères, - suppression du passage à niveau piéton à La Crau.

Ces précisions seront mentionnées dans le descriptif de la mesure 15.2 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du-Rhône. - la consultation et la participation du public sont rendues obligatoires (code de l'Environnement...) dès lors qu'un projet revêt un caractère d'ordre public. Les études et enquêtes réalisées par Air PACA sont par ailleurs toutes rendues publiques.

Courrier Europe Ecologie (mairie d'Hyères)

Réponses de la DREAL :

- la pollution des particules PM10 et des NOx n'est pas seulement le fait du transport routier. La répartition des émissions des PM10 (cf chapitre 8.1.3 du rapport) montre que le secteur des transports routiers représente 36% des émissions, suivi par les secteurs résidentiel et tertiaire (30%) et industrie et traitement des déchets (29%). La répartition des émissions des NOx (cf chapitre 8.1.5 du rapport) montre que le secteur des transports routiers représente 78% des émissions, suivi par les secteurs résidentiel et tertiaire (12%). Par ailleurs, les mesures du PPA donnent un cadre et des objectifs de résultats à atteindre mais ne peuvent pas fixer les moyens pour y parvenir. Les responsabilités de chacun sont définies

en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation). Ne peuvent être réglementaires que les mesures dont l'adoption relève de la compétence du Préfet.

- la répartition des émissions de SO2 concerne bien la zone PPA de l'agglomération de Toulon.

- Courrier et observations de l'association ACTEnergieS (mairie de La Seyne)
- Réponses de la DREAL - *l'adhésion des communes à Air PACA relève d'une décision qui leur est propre. L'entretien des stations de mesure relève de la compétence d'Air PACA, qui bénéficie pour ce faire notamment d'un financement de l'Etat et des industriels. Le PPA est un document qui n'a pas vocation à reprendre les obligations déjà existantes (réalisation des Bilans Carbone® et des PCET). - à l'issue de l'approbation du PPA, il sera institué un comité de suivi présidé par le Préfet du Var. Ce comité, dont la composition n'est aujourd'hui pas arrêtée, sera composé de 4 collèges, dont un collège relatif aux associations de protection de la nature.*
- Courrier de l'association Toulon Var Déplacement (mairie de Toulon)
- Réponses de la DREAL - *à l'issue de l'approbation du PPA, il sera institué un comité de suivi présidé par le Préfet du Var. Ce comité, dont la composition n'est aujourd'hui pas arrêtée, sera composé de 4 collèges, dont un collège relatif aux associations de protection de la nature. - la mise en place d'un Comité territorial Air PACA du Var est à envisager entre les collectivités, les entreprises, les associations et Air PACA...mais cette mise en place n'est pas du ressort de La DREAL qui note*
- Courrier et observations de l'association Toulon Var Déplacements (mairie du Beausset)
- Réponses de la DREAL - *l'information relative aux pics de pollution est diffusée par voie de presse et par mel auprès des relais d'Air PACA (notamment les collectivités territoriales). Toutefois, une réflexion est conduite pour déterminer les meilleurs canaux d'information afin de pouvoir être informé à tout moment (application smartphone, application web dédiée sur le site de la DREAL...). - la mise en place d'un Comité territorial Air PACA du Var est à envisager entre les collectivités, les entreprises, les associations et Air PACA.*
- Observation de M Roux (mairie de Ceyreste)
- Réponses de la DREAL *Une campagne de sensibilisation (mesure 25) aura lieu au moment de l'approbation du PPA, notamment pour les*

mesures qui nécessitent un changement comportemental. Un bureau d'étude et une agence de communication ont ainsi été mandatés fin 2012 pour accompagner la DREAL, l'ADEME et l'ARS, en lien avec Air PACA.

- Observation de M Damoiseaux groupe CED (mairie de Ceyreste)
- Réponses de la DREAL *Une campagne de sensibilisation (mesure 25) aura lieu au moment de l'approbation du PPA. Un bureau d'étude et une agence de communication ont ainsi été mandatés fin 2012 pour accompagner la DREAL, l'ADEME et l'ARS, en lien avec Air PACA.*
- Mon avis : les demandes d'une meilleure information sont vraiment d'ordre de santé publique et faciles à mettre en place. La sensibilisation doit également être effective . Quant à l'adhésion des communes à Air PACA, il ne me semble pas que se soit de la compétence du PPA*
- Conclusion : les éléments de réponses me semblent très satisfaisants*

6 - Thématique « documents de planification »

- Observation du collectif pour l'essor du vélo à Toulon (mairie de Toulon)-de M Lechevallier (mairie de Toulon)- du collectif tramway de Toulon (mairie de La Valette) «- de l'association Toulon @ Venir (mairie de Saint Mandrier) + courriers de MM Chevrier et Ettori (mairie de Toulon) - de Europe Ecologie (mairie d'Hyères) - de l'association ACTEnergieS (mairie de La Seyne) – M. CANO – M. ROULLET
- Réponses de la DREAL

Les mesures du PPA donnent un cadre et des objectifs de résultats à atteindre mais ne peuvent pas fixer les moyens pour y parvenir. Les responsabilités de chacun sont définies en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation).

Par ailleurs, le PPA est un document qui n'a pas vocation à reprendre les obligations déjà existantes. Toutefois, les mesures 6.1 & 6.2 prennent en compte les préoccupations de l'association Toulon @ Venir : « Déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain, subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à une desserte adaptée par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire, analyse des flux de transports, différenciés par mode, générés par le projet et les émissions polluantes associées (si le projet implique

des flux de transports importants de salariés ou de visiteurs, ce point concerne en particulier les projets de Zones d'Activité Concertées ou Zone Commerciale) »...

Concernant les ENR, le SRCAE, approuvé par le Préfet de la Région PACA (arrêté du 17 juillet 2013) et l'assemblée plénière de la Région PACA montre que le scénario élaboré pour l'évolution des productions d'énergies renouvelables aboutit au passage d'une production actuelle d'ENR de 16 TWh à 23 TWh en 2020 et à 33 TWh en 2030. En prolongeant les tendances de développement des différentes filières figurant dans le scénario engageant du SRCAE à l'horizon 2030, et en introduisant des ruptures technologiques susceptibles d'accélérer le développement de certaines de ces filières (éolien offshore flottant, biogaz...) on peut donner une vision prospective du mix énergétique renouvelable régional à l'horizon 2050, qui pourrait atteindre plus de 56 TWh. Ces perspectives énergétiques renouvelables peuvent ainsi permettre une couverture de 67% de la demande par des sources renouvelables à l'horizon 2050.

- conclusion : les limites du PPA dans un état décentralisé sont une fois encore, soulignées.. Bonne réponse technique sur les ENR.*

7 - Thématique « vitesse »

- Observations donnant lieu à une réponse d'ordre général : M Beck (mairie de Bandol) - de l'association Toulon Var Déplacement (mairie de Toulon) - de l'association Toulon Var Déplacements (mairie du Beausset)

- Réponses de la DREAL

Une réflexion identique à celle menée dans les Bouches-du-Rhône est en cours pour identifier les sections autoroutières de vitesse supérieure ou égale à 110 km/h sur lesquelles la réduction de vitesse pérenne aurait un impact sur l'amélioration de la qualité de l'air, eu égard à leur densité de trafic et leur densité de population.

Cependant, les responsabilités de chacun sont définies en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation) et des différents pouvoirs de police. Ainsi dans les cas cités, l'abaissement de la limitation de la vitesse est du ressort du conseil Général ou de la commune.

- Mon avis : une étude des demandes de limitation de vitesse est indispensable*

- conclusion : les limites du PPA dans un état décentralisé sont une fois encore, soulignées..*

observations donnant lieu à une réponse particulière : Courrier Escota (mairie de Toulon)

Réponse de la DREAL

- la mesure 5 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du- Rhône indiquera qu'Escota est partenaire et non porteur de cette mesure.

- la mise en place de l'observatoire avait initialement été envisagée lors de la phase de concertation préalable à la rédaction du PPA. Lors de la réunion du 9 juillet 2013 à la DREAL, Escota a indiqué que le financement prévu dans le cadre du « Paquet Vert Autoroutier » (programme d'amélioration des performances environnementales du réseau signé avec l'Etat) n'était plus assuré. La mesure 13 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du- Rhône supprimera cette référence à un observatoire.

mon avis : ces modifications auraient pu être faites en amont...Elles devront être faites pour répondre à la position de ESCOTA, non partenaire, non concerné..

Bonne prise en compte de la demande

• Observation de M Roux (mairie de Ceyreste) « Limitation de la vitesse sur autoroute »

Réponse de la DREAL : *Sur les autoroutes non concédées, un abaissement de la limitation de la vitesse a déjà été réalisé (Toulon – Hyères).*

Sur les autoroutes concédées, la réunion DREAL / Escota du 9 juillet 2013, a permis de valider le principe d'une régulation dynamique de vitesse, intégrant la problématique de la qualité de l'air, sur l'A50 entre Bandol et Toulon. La mise en œuvre devrait intervenir dans un délai à définir avec Escota. Il est à noter que cette régulation de vitesse nécessite des investissements lourds liés notamment à la mise en place de panneaux à messages variables spécifiques.

Bonne prise en compte de la demande

8 - Thématique « auto-partage / covoiturage »

Courrier Escota (mairie de Toulon)

Réponse de la DREAL : *La mesure 12 du PPA soumis à l'approbation des Préfets du Var et des Bouches-du- Rhône indiquera que les données seront récoltées par les entités gestionnaires des équipements.*

Observation de M Roux (mairie de Ceyreste)

Réponse de la DREAL : *Les mesures du PPA donnent un cadre et des objectifs de résultats à atteindre mais ne peuvent pas fixer les moyens pour y parvenir.*

Les responsabilités de chacun sont définies en fonction des compétences en termes d'aménagement et de déplacements (décentralisation). Ainsi l'aide à la mise en place du covoiturage pourra être envisagé par les autorités compétentes.

conclusion : *les limites du PPA dans un état décentralisé sont une fois encore, soulignées..*

9 - Thématique « véhicule électrique »

observations de l'association ACTEnergieS (mairie de La Seyne) - de l'association Toulon Var Déplacements (mairie du Beausset)

Réponse de la DREAL

L'ambition de cette mesure peut paraître modeste, mais le coût de renouvellement d'une flotte est relativement élevé. Les critères d'application de cette mesure pourront être réévalués lorsque les différents bilans seront établis au terme des cinq ans en vue d'une révision.

conclusion : *l'impact financier du renouvellement est incontestable..*

10 - Autres

Courrier et observations de l'association Toulon Var Déplacements (mairie du Beausset) «Action 18 : action particulièrement encouragée, dommage qu'elle ne soit que volontaire »

Réponse de la DREAL

S'agissant d'une charte d'engagements volontaires, il n'existe pas de fondements juridiques sur lesquels le Préfet puisse s'appuyer. Cette mesure ne peut donc être que volontaire.

- Observations du collectif pour l'essor du vélo à Toulon (mairie de Toulon) «Création de parcs camions à l'écart du centre ville et prévoir le transport des marchandises par triporteurs électriques. »

Réponse de la DREAL

Cette proposition est envisagée dans la mesure 6.2. (définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact). Elle s'attache à répondre à une des mesures du Plan d'Urgence pour la Qualité de l'air présenté par la Ministre de l'Ecologie le 6 février 2013 (logistique propre des derniers kilomètres en ville).

- Courrier et observations de l'association ACTEnergieS (mairie de La Seyne) « - Action 6.1 (prendre en compte la qualité de l'air) :

Réponses de la DREAL :

les dispositions prévues dans la mesure 6.1 prévoient notamment la restriction de l'implantation d'installations qui ajouterait des émissions supplémentaires dans une zone dense déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air. - les dispositions prévues dans la mesure 9 prévoient l'atteinte de VLE ambitieuses pour les nouvelles installations. Il est donc difficile d'imposer l'adjonction d'un dispositif complémentaire de type ENR également onéreux.

les Remarques verbales :

Dates

- Réponses de la DREAL : Le dossier soumis à approbation sera actualisé pour tenir compte des nouvelles dates.

Indicateurs

- Réponses de la DREAL : Une circulaire relative au suivi des PPA devrait être publiée prochainement : la DREAL se conformera aux indicateurs qui y figureront. Par conséquent, la DREAL ne modifiera pas les indicateurs mentionnés dans le dossier soumis à approbation.

Classement des mesures

- Réponses de la DREAL : La numérotation a été faite par grand type de mesure. Exemple :
Mesure générique "Inciter au report modal, au développement des transports publics et des modes actifs" => 2 sous-mesures :
- "7.1 Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires"

- "7.2 Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants"

La DREAL souhaite conserver cette logique (également suivie pour les autres PPA de la Région) : pas de modification du dossier soumis à enquête publique.

Sanctions

- Réponses de la DREAL Le PPA n'est pas prescriptif. Les arrêtés de mise en œuvre fixeront les sanctions. Voici quelques exemples :*
- *non respect de la mesure : contravention de 5ème classe pouvant aller jusqu'à 450 € en vertu de l'article 131-13 du code pénal,*
 - *non respect de la mesure sur la restriction de la combustion du bois (cheminées ouvertes) : contravention de 5ème classe en vertu de l'article R226-8 du code de l'environnement,*
 - *non respect de la mesure PDE : contravention de 1ère classe au titre du non respect d'une prescription d'un AP.*
- En conclusion : les réponses apportent les précisions nécessaires et complètent celles apportées aux dires et lettres*

Fait à Bormes les Mimosas le 16 Août 2013

Gisèle FERNANDEZ

Commissaire Enquêteur

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR