

PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (PPA)

Le contexte

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) constituent l'une des mesures du dispositif prévu par la **loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie** du 30 décembre 1996. Ils sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants et dans les zones très polluées.

En Midi-Pyrénées, seule l'agglomération toulousaine est concernée par l'élaboration d'un PPA.



La zone du PPA couvre 109 communes(voir liste en annexe)

L'historique

Installée par le préfet le 21 juin 2002, la commission d'élaboration du PPA a travaillé sur les trois grands axes suivants :

- **Etat des lieux** : l'inventaire des sources de pollution et l'analyse de la qualité de l'air et des phénomènes de transfert ont montré qu'il était nécessaire d'agir sur les polluants issus du **transport automobile** en lien avec le **mode d'urbanisation** de l'agglomération et dans le souci de limiter la formation d'ozone.
- **Objectifs** : 25 mesures ont été proposées afin de réduire les émissions et les niveaux de concentration dans l'air. Une évaluation des bénéfices attendus pour l'environnement et des coûts afférents a été réalisée lorsque cela a été possible.
- **Mesures d'urgence** : les mesures pouvant être prises lors du dépassement des seuils d'information et d'alerte sont fixées dans l'**arrêté préfectoral du 15 juillet 2005** couvrant tout le département de Haute-Garonne. Ces mesures concernent tant les sources fixes (industries...) que les sources mobiles (transport...).

Un PPA récemment adopté

Le projet de plan a été soumis en 2005 à la phase de consultation réglementaire auprès des collectivités (109 communes, communautés d'agglomération, conseil général, conseil régional, etc.) et du public (enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2005).

La commission d'enquête a émis un **avis favorable** sur le projet. Le conseil départemental d'hygiène (CDH) de la Haute-Garonne a également rendu un **avis favorable** le 30 mars 2006.

Le préfet a approuvé le PPA par arrêté du 24 avril 2006 et une réunion du comité de suivi, organe chargé de veiller à la bonne mise en œuvre des mesures, est prévue sous 6 mois.

Certaines de ces mesures entreront en vigueur dès 2006. C'est notamment le cas de la réduction de la vitesse maximale sur le périphérique de 110 à 90 km/h qui sera effective du 1^{er} juin au 4 septembre.

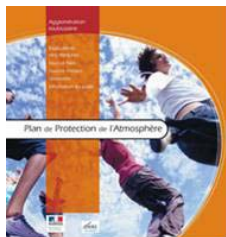
Le PPA en bref :

L'élément particulier dans le PPA toulousain est la proposition d'une série de mesures concernant les transports et l'urbanisation :

- **abaissement de la vitesse maximale** de 110 à 90 km/h sur le périphérique pendant l'été,
- **incitation financière pour les stations service** afin de capter les composés organiques volatils (benzène, etc) en anticipant les échéances réglementaires,
- **évaluation préalable** systématique des effets sur la qualité de l'air des grandes opérations d'urbanisme,

Pour en savoir plus sur l'ensemble des mesures proposées et l'élaboration du PPA , consultez les documents en ligne sur le site de la DRIRE Midi Pyrénées : www.midi-pyrenees.drire.gouv.fr

Evaluation des mesures



Etat des lieux



Annexes



REDUCTION DE LA VITESSE MAXIMALE SUR LE PERIPHERIQUE TOULOUSAIN PENDANT L'ETE DU 1^{er} JUIN AU 4 SEPTEMBRE 2006

Le texte de la mesure B1 proposée dans le PPA (page 78)

« Il est proposé qu'une limitation de vitesse homogène sur l'ensemble du périphérique soit appliquée et que son niveau soit fixé à 90 km/h. Un lien avec des mesures d'accompagnement doit également être prévu :

- information des conducteurs sur le lien entre vitesse et pollution (et consommation),
- formation de certains relais.

Des mesures transitoires peuvent également être proposées avant le passage à une mesure de réduction autoritaire :

- information par panneaux à message variable (PMV),
- réduction de vitesse temporaire...

Il est prévu une application transitoire de la mesure : la réduction de vitesse sur le périphérique toulousain sera effective à partir de l'année 2006 sur la période des mois d'été.

Cette mesure est distincte des réductions de vitesse s'appliquant lors des épisodes de pics de pollution (arrêté des mesures d'urgence et circulaire du 18 juin 2003). »

Le texte complet du PPA sur : www.midi-pyrenees.drire.gouv.fr

Le trafic en quelques chiffres

(Extrait de l'observatoire des déplacements – Situation 2004 – Source SGGD)

Evolution du trafic journalier sur l'ensemble du périphérique

Le trafic moyen sur l'ensemble du périphérique toulousain continue d'augmenter en 2004 (+3,7% entre 2003 et 2004). Il a augmenté de 18,1% sur la période 2000 à 2004 et de 41% entre 1995 et 2004.

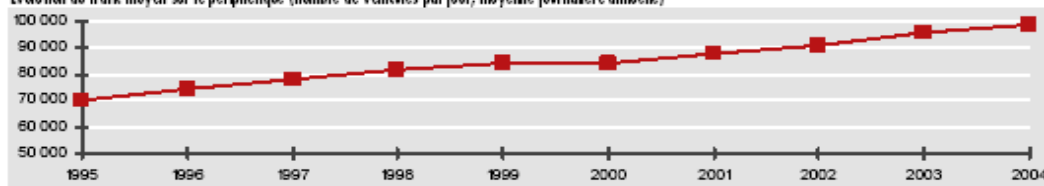
En 2004, la part des poids lourds dans le trafic total sur le périphérique est en moyenne de 5,8%.

Trafic moyen sur l'ensemble du périphérique (en nombre de véhicules par jour, moyenne journalière annuelle)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	Évolution 00/04
Trafic	70 287	83 842	87 598	90 881	95 486	99 006	+15 164
Évolution		0%	+4,5 %	+3,8 %	+5,1 %	+3,7%	+18,1 %

Source : AJAT – DDE 31 – CEIT – ASF

Evolution du trafic moyen sur le périphérique (nombre de véhicules par jour, moyenne journalière annuelle)



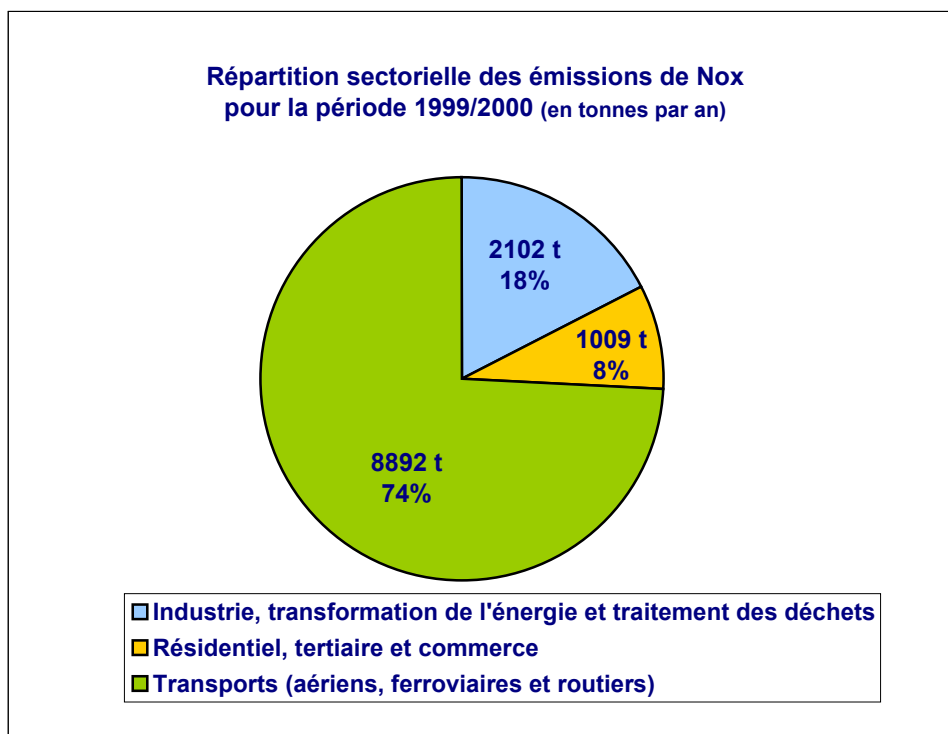
Source : AJAT – DDE 31 – CEIT – ASF

La pollution

Prépondérance des transports automobiles dans la pollution de l'agglomération : chiffres

Sur la zone du PPA, le secteur des transports est à l'origine des 3/4 des émissions d'oxydes d'azote (NOx) tous secteurs concernés. Même si les émissions unitaires des véhicules baissent régulièrement depuis plusieurs années sous l'impulsion des différentes réglementations européennes (motorisation et carburants), l'augmentation continue et prévisible du trafic requiert que de nouvelles mesures soient prises dès maintenant pour préparer l'avenir.

De manière générale, le poids de la pollution émise par les transports ferroviaires et aériens, dans la basse atmosphère, reste aujourd'hui très faible devant celle engendrée par le trafic routier.



L'action porte sur les polluants « primaires » NO_x et COV, précurseurs de l'ozone (polluant « secondaire ») formé par action du rayonnement solaire.

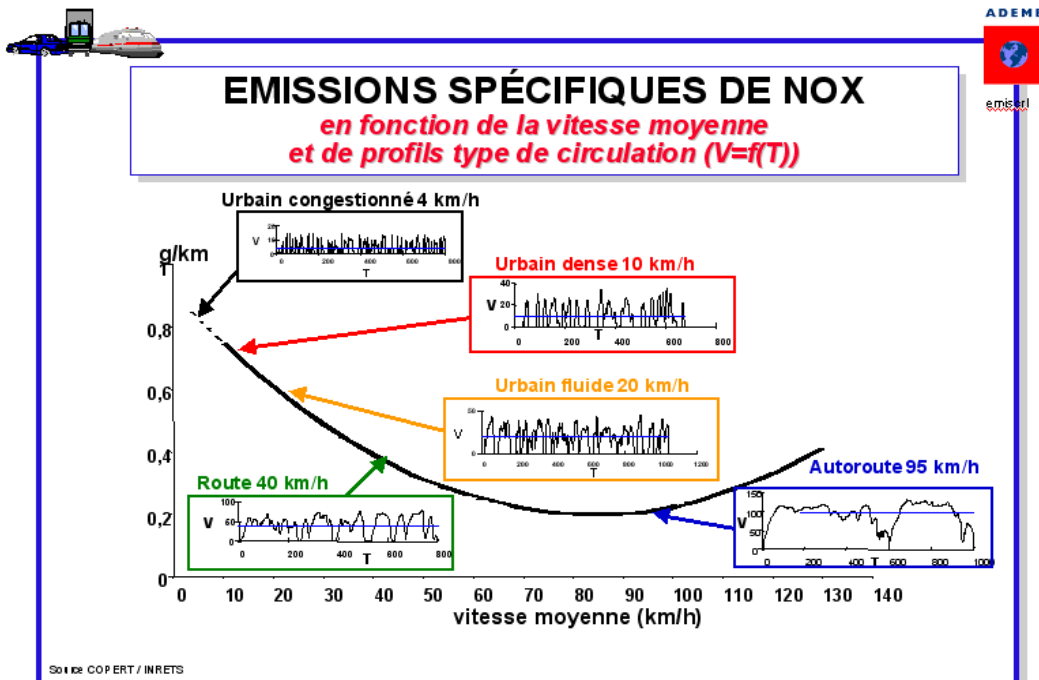
Plusieurs actions conjointes sont nécessaires pour limiter efficacement les émissions polluantes primaires et espérer réduire la formation locale de l'ozone. Il faut à la fois réduire les émissions des transports, de l'industrie et également du secteur résidentiel tertiaire. C'est uniquement par des actions complémentaires que cet objectif peut être atteint.

A noter que l'ozone est un polluant « balladeur » qui est produit dans l'atmosphère lorsque des conditions favorables sont réunies puis est transporté sur parfois des distances importantes : par exemple lors de l'épisode caniculaire de l'été 2003, l'accumulation d'ozone dans l'atmosphère au cours du mois d'août a conduit à une présence généralisée dans toute la France et également une grande partie de l'Europe.

(Pour en savoir plus sur la formation de l'ozone voir le site de l'ORAMIP : www.oramip.org/html/3020-polluant.php?idc=4)

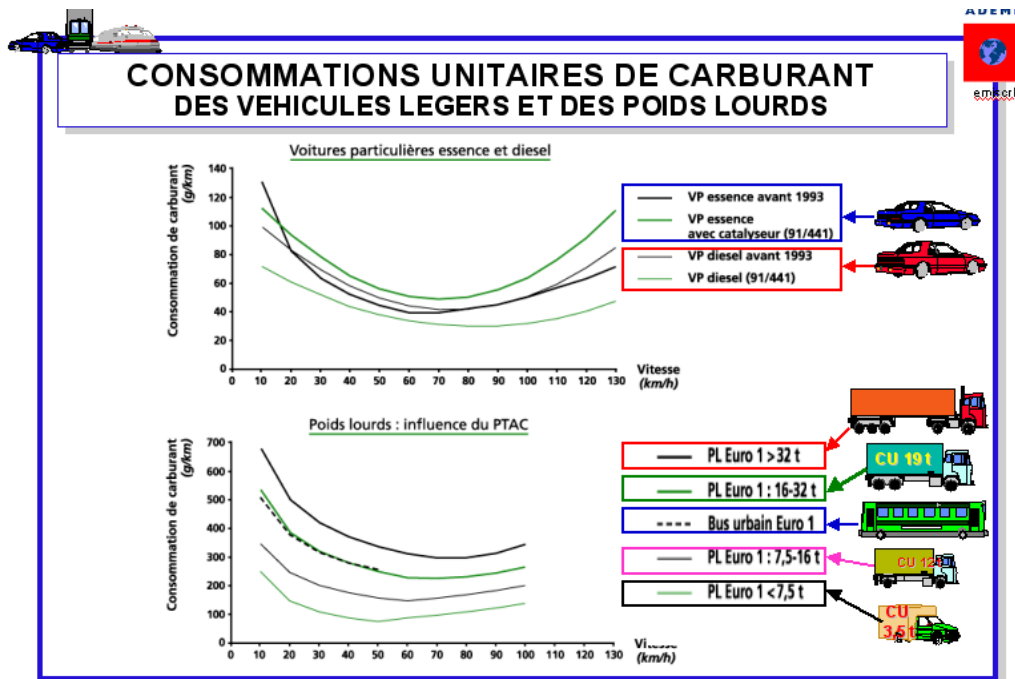
Lien entre vitesse des véhicules et pollution

On observe pour les émissions de composés azotés (NOx) un minimum d'émissions pour chaque kilomètre parcouru pour les vitesses de l'ordre de 80 à 90 km/h (Source ADEME).



Les autres effets induits par la réduction de la vitesse

1. Réduction de la consommation de carburant : De même que pour les NOx une vitesse proche de 80 à 90 km/h permet de placer les moteurs des véhicules dans les conditions optimales de fonctionnement et d'obtenir une réduction de la consommation de carburant (Source : ADEME).



2. Réduction des émissions de gaz à effet de serre : le dioxyde de carbone, dont les émissions en France sont prioritairement issues du secteur des transports, est émis en proportion de la consommation du véhicule. Il n'est pas un polluant « local » ; pas d'effet sur la santé aux concentrations observées mais participe à l'effet de serre perturbant le climat mondial.
3. Réduction de l'occurrence et de la gravité des accidents : même si peu d'accidents graves sont recensés sur les voiries rapides urbaines, un abaissement de la vitesse maximale autorisée permet d'espérer réduire encore la probabilité d'occurrence et surtout l'importance des conséquences (l'énergie des chocs diminue comme le carré de la vitesse).

SUIVI DE LA MESURE :

Pendant la période d'été, les mesures de la qualité de l'air seront enregistrées par l'ORAMIP.

Un bilan de l'ensemble de ces mesures pourra être réalisé à l'automne.

Ce bilan fera l'objet d'une présentation dans le cadre du comité de suivi du PPA de l'agglomération toulousaine instauré par l'arrêté du 24 avril 2006 qui l'a adopté.

QUELQUES CHIFFRES EN RESUME

Economies de carburant :

L'économie de carburant liée à la réduction de vitesse peut être estimée très grossièrement comme suit : 100 000 véhicules/ jour et 31 Km de périphérique = 3 100 000 Km parcourus

Sur une base moyenne de consommation de 8 litres aux 100 Km

(tous véhicules confondus Véhicules légers et Poids Lourds)

= 248 000 litres de carburant consommés par jour.

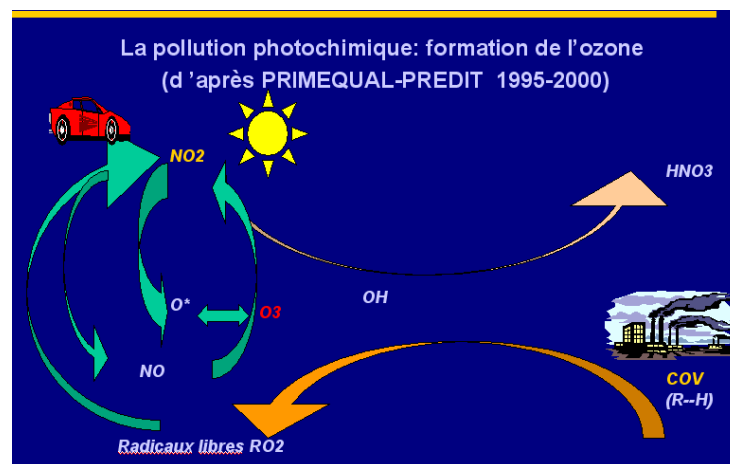
Si on formule l'hypothèse pénalisante que seuls 50% des véhicules sont effectivement touchés par les effets de la réduction de vitesse (du fait des zones de congestion ou de la fraction de véhicules qui ne roulaient pas à la vitesse maxi), on peut appliquer sur la moitié de ces 248 000 litres, soit 124 000 litres une réduction de consommation de 25 % (chiffres ADEME).

- ➔ Cela conduirait à une économie journalière de 31 000 litres de carburant soit de l'ordre de 31 000 euros par jour.
- ➔ Cela représente à peu près l'équivalent du prix de 2 bus de ville tous les 10 jours.

Environnement :

La pollution de l'air par les transports routiers se produit directement par l'émission dans l'air des composés issus de la combustion du moteur : Composés azotés (Nox) et Hydrocarbures (COV).

Ces composés ont un effet polluant par eux même et par ailleurs ils contribuent à la formation d'ozone en présence d'un ensoleillement important.



La réduction de la vitesse de 110 à 90 Km/h pendant l'été vise à réduire les émissions de ces composés.

Une étude spécifique faite par l'ORAMIP à la demande de la DRIRE lors de l'élaboration du PPA a montré qu'une telle mesure pourrait permettre de :

- ➔ réduire de l'ordre de 3% les émissions de Nox
- ➔ réduire de l'ordre de 4 à 6% les émissions de COV.

Cette même étude a montré que cela pourrait contribuer à réduire la formation locale d'ozone.

Bien évidemment, la seule mesure de réduction de vitesse ne peut permettre de conduire à des effets particulièrement visibles mais elles s'insèrent dans l'ensemble des 25 mesures du PPA qui touchent les principaux secteurs : Transports mais également Industrie et Résidentiel –tertiaire. C'est l'effet cumulé des différentes mesures qui doit permettre d'atteindre les objectifs.