

PPA de l'agglomération toulousaine

Observations de Lauragais en transition

Nos observations sur le dossier soumis à l'enquête publique sont relatives aux aspects suivants :

- absence de prise en compte de l'ozone, polluant majeur pour l'agglomération,
- déclinaison des modèles nationaux de simulation à l'horizon 2020 intégrant peu les réalités locales
- impacts sanitaires et économiques de la pollution très insuffisamment pris en considération,
- impact du changement climatique,
- observations sur les différentes actions envisagées.

1 Prise en compte de l'ozone

A notre sens, la prise en compte de l'ozone dans le plan s'impose alors que :

- ce polluant est considéré par l'ARS d'impact majeur : cf. l'état des lieux santé - environnement 2014 (ORSMIP + ARS) accessible grâce au lien suivant :

<http://www.ormsip.org/fckdoc/file/RapportSanteEnvironnementVF18-02-2015.pdf>

On se reportera en particuliers aux pages 30, 31 (lien avec infarcus), 61, 65, 66, 86

- une analyse INVS de la surmortalité de la canicule 2003 sur l'agglomération toulousaine a mis en évidence l'impact majeur de l'ozone, contrairement à d'autres agglomérations où les NOx étaient principalement mis en cause (étude présentée lors des travaux relatifs au 1^{er} PPA)
- la valeur cible pour la santé des 25 jours annuels de dépassement des 120µg a été dépassé en 2015.

2 Déclinaison des outils de simulation pour 2020

- Résidentiel :
 - o la réduction annoncée pour 2020 paraît d'un optimisme débridé au vu du rythme réel des démarches de rénovation énergétiques lancées par les particuliers comme par les gestionnaires de parcs collectifs. Ainsi, SOLEVAL, l'agence locale de l'énergie opérant sur le territoire du SICOVAL a enregistré en 2014 240 rendez-vous avec des particuliers pour un parc dépassant 28 000 unités (2012) dont 19 000 maisons individuelles. Soit au mieux 1,3% du parc, pas nécessairement sur les 8000 logements les plus anciens. Certes, les ménages souhaitant rénover leurs logements ne sollicitent pas tous SOLEVAL, notamment s'ils ne bénéficient des différentes aides. A l'inverse, tous les rendez-vous évoqués n'aboutissent pas à des travaux effectifs. A la lumière de cette illustration concrète représentative de l'agglomération, l'objectif annoncé paraît irréaliste.
 - o Le nouveau parc immobilier construit d'ici 2020 n'est pas pris en considération bien qu'une phrase évoque un impact de 1 à 2% d'émissions supplémentaires par rapport au total
 - o Le SCOT couvrant le périmètre du PPA a été invalidé il y a quelques mois. Les préconisations qu'il contenait en faveur de la densification de l'habitat ne sont plus valides. L'étalement urbain va donc se poursuivre avec ses conséquences en matière d'accroissement de la circulation automobile, d'allongement des parcours et par conséquent de la pollution induite par le transport.
- Transports :
 - o Transports routiers :
 - la réduction annoncée pour 2020 paraît irréaliste au vu du taux réel de renouvellement du parc automobiles constaté sur l'agglomération depuis 2009.
 - Les simulations sont effectuées sur la base des normes Euro 1 à 6 selon un cahier des charges largement contesté par les associations d'automobilistes ou de consommateurs. Ainsi, un article paru dans Que Choisir le 24 février 2015 fait état d'une sous-estimation de la consommation de carburant de 2% à 29% sur une vingtaine de modèles (citadines ou compacts) largement diffusés.
 - Les révélations récentes sur la fraude systématique de certains constructeurs en matière d'annonce d'émissions de polluants sur les véhicules neufs vont dans le même sens.
 - De surcroît, le projet de prolongement de la ligne B, inclus dans la simulation semble remis en cause ou retardé, projet à fort impact sur le report modal « autosolo » – TC, donc sur la pollution d'ici 2020.

- Cf. remarque sur le SCOT dans le § Résidentiel.
- Transports aériens : les perspectives d'évolution du trafic aérien évoquées par les repreneurs de l'aéroport de Blagnac sont très supérieures aux perspectives d'évolution nationale en la matière. Les émissions de polluants générées par ce secteur d'ici 2020 nous paraissent donc largement sous estimées.

Dernier aspect : les trajectoires évoquées d'ici 2020 paraissent irréalistes au vu du constaté 2009 – 2014. Il est d'ailleurs illustré p.100 du rapport par un graphe relatif aux PM2,5.

Autre illustration : les émissions de NOx qui auraient du baisser globalement en 2014 en raison de l'hiver assez doux sont restées stables.

Afficher une baisse de 26% à 35% sur la période 2009 – 2020 alors que le constaté sur la période 2008 – 2014 n'a rien à voir avec une telle trajectoire relève donc largement du vœu pieux.

3 Approche de l'impact sanitaire et économique de la pollution de l'air sur le périmètre PPA

3.1 Impact sanitaire

Quelques indicateurs sur la mortalité prématurée :

- 110 morts / an liés à un seul polluant (étude INVS publié lors du 1^{er} PPA), ou 3 mois d'espérance de vie perdue à 30 ans,
- 600 morts / an tous polluants, tous polluants confondus (par extrapolation sur la population du périmètre du chiffreage national à 42 000 morts prématurées / an)

Impact avéré de la pollution chronique sur les maladies cardiovasculaires, respiratoires, les cancers le développement neurologique, la fonction cognitive, la reproduction, suspecté pour le diabète, l'obésité. Source : ARS, André Cicollela pour la relation obésité – PM2,5 (Cf. §3.2.1).

3.2 Eléments d'approche économique

Nous citerons 3 approches dans ce paragraphe :

- analyse des données publiques AMELI (ALD - Affections de Longue Durée (2013)) et INSEE (population 2012 de la haute Garonne et des communes du périmètre PPA),
- déclinaison locale de l'évaluation nationale de la Commission des Comptes et de l'économie de l'environnement (2012),
- déclinaison locale d'un rapport d'enquête sénatorial (07/2015).

3.2.1 Données départementales ramenées au périmètre PPA

On arrive à une fourchette de **38 à 76 millions d'euros par an**.

Cette fourchette est basée sur une première approche des données CNAM portant sur la Haute Garonne (ALD cardiaques, pulmonaires et cancers (Cf. tableau ci-après). On suppose ici une uniformité de la situation sanitaire de la population du département et du périmètre PPA. La valorisation des couts annuels récurrents d'une ALD est de 10 000€.

Il s'agit d'une estimation partielle :

- Le ratio ARS de 5 à 10% concerne les cancers liés à l'environnement. Il est également utilisé dans le tableau pour les ALD respiratoires & cardiovasculaires, approximation dont il conviendrait de vérifier la vraisemblance auprès de l'ARS ou des services spécialisés des hôpitaux).
- Cette estimation concerne les seules dépenses maladie liées aux ALD (remboursées à 100%), pas les dépenses maladies (sécurité sociale, mutuelles et patients) liées à des affections non ALD pouvant être attribuées pour partie à la pollution (asthme, bronchiolite, ...). Elle exclut également les dépenses d'accompagnement social des ALD (prises en charge par les collectivités locales et les patients ou leurs familles).
- Cas de l'asthme, des allergies et des maladies respiratoires : 20 à 25% de la population générale est touchée en Midi-Pyrénées. Certes, les allergies ne sont pas toutes liées aux polluants réglementés mais ces derniers constituent fréquemment un facteur aggravant. Ainsi l'étude APHEKOM menée notamment sur notre périmètre PPA relève « qu'habiter à proximité

des axes à fort trafic (plus de 10 000 véhicules/jours) pourrait être responsable d'environ 15 à 30% des nouveaux cas d'asthmes de l'enfant et, de proportion similaires ou plus élevées de pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires fréquentes chez les séniors ». Le dossier soumis à enquête mériterait d'être complété par une évaluation de la population résidant ou travaillant à proximité de tels axes dans le périmètre (en 2009 et 2020).

	ALD fin 2013 en Haute Garonne	estimation ALD fin 2013 Périmètre PPA	Coût induit (M€) base 10k€* / ALD	Estimation (M€) part pollution air extérieur (5%)	Estimation (M€) part pollution air extérieur (10%)
Population (INSEE 2012)	1 279 349 hab.	969 664 hab.			
Cancers (nbre)	35 330	26 778	268	13	27
ALD cardiovasculaires (1, 3, 5, 12, 13)	59 620	45 188	452	23	45
ALD pulmonaires (14)	5 590	4 237	42	2	4
Total	100 540	76 203	762	38	76

* Valorisation extraite de « Toxique Planète » (2013) d'André Cicollela, chimiste, toxicologue, conseiller scientifique à l'INERIS. Dans le même ouvrage on peut trouver une évaluation des coûts des maladies chroniques non ALD. En l'appliquant aux estimations de 38 et 76 millions d'€ ci-dessus, **la fourchette se situerait entre 50 & 100 millions d'euros par an.**

3.2.2 Données nationales CCEE ramenées au périmètre PPA

On suppose uniforme sur le territoire métropolitain l'exposition de la population qu'on ramène à celui du PPA. La Commission des Comptes et de l'Economie de l'Environnement (2012) a publié une fourchette de 20 à 30 milliards d'euros par an. Cette évaluation couvre les dépenses de santé ainsi que les arrêts maladies induits par la pollution de l'air extérieur.

Ramené par simple régression linéaire au périmètre du PPA, on aboutit à une fourchette de **300 à 460 millions d'euros / an.**

Sur ce périmètre de coût, la valeur basse de la fourchette paraît réaliste, le périmètre du PPA toulousain n'étant pas le plus pollué de ceux d'autres grandes agglomérations métropolitaines.

3.2.3 Données nationales sénatoriales ramenées au périmètre PPA

Un rapport d'enquête sénatorial de juillet 2015 évalue dans une fourchette de 72 à 101 milliards d'euros par an au plan national le coût de la pollution de l'air intérieur et extérieur. Il inclut les coûts des vies perdues, la restauration des façades des bâtiments et la baisse des rendements agricoles induits par la pollution.

Il présente l'inconvénient de couvrir un périmètre d'investigation plus large que la pollution de l'air extérieur, seul objet du PPA.

Ramené par simple régression linéaire au périmètre du PPA, on aboutit à une fourchette de 1 à 1,5 milliards d'euros par an.

A noter que ce rapport évoque une étude de l'INERIS évaluant à 11 milliards d'euros par an le bénéfice d'une politique nationale plus audacieuse en matière de prévention de la pollution de l'air (6,4 milliards de coûts supplémentaires de prévention de la pollution qui permettraient d'éviter 17,7 milliards d'impacts notamment sanitaires).

Le niveau de chiffrage de ces évaluations, aussi imparfaites soient-elles dénotent du niveau d'engagement que doit porter un PPA digne de ce nom.

4 Impact du changement climatique

Le changement climatique peut amener un plus grand nombre de jours consécutifs avec un vent quasi nul propice à des pics de pollutions élevés. A vérifier auprès de Météo France.

Il peut amener aussi des hivers plus doux, propices à une moindre production de NOx.

Il induira davantage de journées ensoleillées avec des températures >25°C propices à des dépassements plus fréquents de la valeur cible pour la santé des 25 jours annuels à plus de 120µg/m³ d'ozone.

5 Observations sur les actions prévues au PPA

A1 Au vu de l'expérience vécue au SICOVAL évoqué en §2 (Résidentiel) ci-dessus, une simple action de communication s'avère d'un impact anecdotique. L'outil réglementaire s'impose si l'on veut une évolution significative à l'horizon 2020.

A2 La lenteur de la démarche de mise en œuvre décrite laisse à penser qu'aucun résultat significatif n'est à attendre de cette mesure à l'horizon 2020. Pourquoi ne pas l'avoir déjà mise en œuvre ?

A3 il convient de viser des normes plus contraignantes permises par la législation dans le cadre d'un PPA.

B1 L'ampleur des enjeux sanitaires et économiques de la pollution de l'air extérieur induit un engagement sans faille dans la réduction du niveau de pollution. Cette disposition a l'avantage d'être facile à mettre en œuvre. Les craintes de report de trafic des tronçons à péage vers des axes de substitution déjà saturés sont largement infondées. **Faire passer le chiffre d'affaires des concessionnaires autoroutiers avant la santé des riverains nous paraît indécent au vu de l'impact sanitaire et économique évoqué en §3.**

B2 L'orientation est louable. Les modalités de mise en œuvre sans engagement chiffré paraissent dérisoires. Illustration : le SICOVAL a déjà lancé des projets en ce sens (parking près du péage de Montgiscard, expérimentation Rézopouce) avec des délais de mise en œuvre de plusieurs années (6 ans pour une expérimentation Rézopouce, toujours pas de parking à proximité immédiate du péage précité). Ce ne sont pas les mesures énoncées pour cette action qui vont changer les choses. Pas d'effet significatif à en attendre d'ici 2020.

B3 : l'orientation est louable. 140 PDE ont déjà été mis au point. Pour quels résultats ? Imposer un PDE est une bonne chose.

Pour le rester, sans volonté politique forte des différents acteurs, l'efficacité est symbolique. Cette volonté politique existe-t-elle ? Nous pouvons contribuer à la faire émerger sur notre territoire.

B4 : l'orientation est louable. La volonté politique reste à confirmer dans les faits.

B5 : l'orientation est louable. La volonté politique reste à confirmer dans les faits.

B6 : l'orientation est louable. La mise en œuvre semble délicate au vu d'un début de polémique (La dépêche du midi 07/06/2015) concernant un avant-projet de ce type au nord de l'agglomération. Nous avons des doutes sur les kms camions évités et un calendrier de mise en œuvre à l'horizon 2020. Ce type de projet est susceptible d'être mieux accepté s'il fait l'objet d'une concertation de type « Grenelle » (5 collègues dont les associations de protection de l'environnement).

B7 : mise en œuvre annoncée pour le 01/12/2015 avec un tarif mensuel élevé pour celles et ceux qui ne bénéficieront pas d'une prise en charge par l'employeur. Nous souhaitons qu'un appui financier soit trouvé pour les personnes concernés. Cela permettra d'améliorer le taux de remplissage des transports en commun et la qualité de l'air.

B8 : l'orientation est louable. Nous pouvons contribuer à la faire émerger sur le territoire du SICOVAL sur les aspects suivants : gestion du temps, évitement du déplacement, développement de la marche.

C1 : l'orientation est louable. A mettre en œuvre si possible au niveau de la révision du SCOT ou selon un calendrier cohérent avec celle-ci.

C2 : idem C1.

C3 : l'orientation est louable. A mettre en œuvre si possible au niveau de l'établissement ou de la révision des PLU, PLUI ou selon un calendrier cohérent avec ceux-ci.

C4 : idem C3.

D1 : l'orientation est louable. Le calendrier est préciser – le plus tôt sera le mieux

D2 : l'orientation est louable mais limité au personnel soignant. Viser également les acteurs sociaux qui se rendent à domicile. Peut supposer une « D2bis » piloté par le département ou les CCAS.

D3 : pas de remarques

D4 : l'orientation est louable. Prévoir un aspect sensibilisation à l'impact sanitaire et aux bonnes pratiques.

6 En guise de conclusion

L'ozone doit être introduit dans le périmètre du PPA, les actions prévues évaluées pour ce polluant, des actions spécifiques complémentaires doivent être prévues si nécessaire.

L'impact sanitaire et économique de la pollution de l'air extérieur paraît manifestement sous évalué par les acteurs du territoire.

Les modélisations à l'horizon 2020 paraissent peu réalistes et inatteignables au vu de l'évolution constatée sur la période 2009 – 2014.

Les actions prévues souffrent pour la plupart d'une absence d'objectifs chiffrés et de calendrier de mise en œuvre. Pour beaucoup d'entre elles, la multiplicité des étapes préalables évoquées laisse entrevoir une absence d'impact significatif en 2020.

La seule mesure susceptible d'une mise en œuvre rapide (B1) doit être déployée sans retard, au moins pour les axes permettant d'espérer une réduction d'au moins 15%.

Le prolongement de la ligne B jusqu'à Labège, intégré à la simulation 2020 constitue une opération d'infrastructure majeure en terme d'impact sur la qualité de l'air à l'échéance du PPA. Ce prolongement doit impérativement être opérationnel en 2020 pour crédibiliser le PPA.

Le changement climatique n'est pas pris en considération.

Il convient de renforcer le volet réglementaire, garantir un calendrier de mise en œuvre induisant un effet réel conforme aux objectifs affichés d'ici 2020. Sans volonté soutenue des acteurs que nous n'avons pas sentie jusqu'à présent, ce plan est voué à l'échec. A moins qu'il ne s'agisse en fin de compte d'une contribution purement formelle visant à retarder les sanctions bruxelloises ?

Pour Lauragais en Transition,

Alain RIVIERE, président de l'association