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

PIECE ANNEXEE

N° 13

Observations recueillies pendant l'enquête

Observations du public

1 Observation Mme MARQUET - 22/09/2021

2 Observations CIL COSTEBELLE Hyères) - 05/10/2021

3 Observations M. VUILLET - 06/10/2021

4 Observations JVLM - 11/10/2021

5 Observations M. RIBEIRO - 18/10/2021

6 Observations fédération MART - 18/10/2021

7 Observation M CASTAGNINO – 21/10/2021 - (registre de Sollies pont)

8 Observations CIL Ouest et Sud La Seyne sur Mer - 25/10/2021

9 Observations M. LEHMANN - 25/10/2021

10 Observations M. DUVIVIER - 25/10/2021

11 Observations association PUMSD - 25/10/2021

12 Observations M. Mme MALOIGNE - 25/10/2021

13 Observations M. PIDOUX - 25/10/2021

14 Observations association Toulon @venir - 27/10/2021

15 Observations M. BILLOTTE - 27/10/2021

16 Observations CIL quartier Godillot - Hyères - 28/10/2021

17 Observations M. CHEINET - 02/11/2021

18 Observations M. TERRAS - 02/11/2021

19 Observations M. MILLAN - 02/11/2021 (registre de Hyères)

20 Observations CIL LA COUPIANE – 29/10/2021 - (registre de La Valette)

21 Observations UDVN - 29/10/2021 - (registre Toulon)

22 Observations association ACTEnergies - 02/11/2021

23 Observations TOULON VAR DEPLACEMENTS – 29/10/2021 - (registre de Toulon)

24 Observations M LEROY – 27/10/2021 - (registre de Toulon)

25 Observations Mme SOUFFET – 29/10/2021 - (registre de Toulon)

26 Observations M. BERNEZET - 02/11/2021 (site + registre Hyères)

27 Observations Mme DOMINJON - 02/11/2021

1

[Spam] Protection de l'atmosphère

De: "Chantal Marquet" [redacted] 20/09/2021 17:42
À: ppa83-epvar@administrations83.net

Madame, Monsieur,

Nous sommes de plus en plus concernés par les problèmes de pollution et il est urgent tant sur le plan individuel que collectif d'agir. Aussi pour la ville de Sanary, nous ne pouvons constater qu'une détérioration de la qualité de l'air due à une circulation qui s'est intensifiée :

- le plus beau marché de France le mercredi
- densification de l'urbanisme (destruction des anciennes villas et construction d'immeubles).

Planter, planter des espèces résistantes à la sécheresse plutôt que du béton.
Créer des parcs et des jardins pour que l'on respire mieux.

Le manque de places de stationnement dans la ville que la municipalité veut de plus en plus attractive (folie des grandeurs ?) entraine une rotation des véhicules dans les rues secondaires spectaculaire (jusqu'à huit fois le passage du même véhicule). Pourrait-on s'inspirer de la ville de la Rochelle et aménager des parkings extérieurs et des navettes non polluantes ?

Quel est l'impact sur l'air de l'amarrage des bateaux de croisière dans le port ?

J'aime garder l'espoir qu'il n'est pas trop tard, souvent nos politiques voient plus le profit immédiat que le bien être de la planète et de ses habitants.

Bien cordialement.

Marie-Chantal Marquet
[redacted]
Sanary sur Mer
[redacted]

CIL de COSTEBELLE

Comité d'Intérêt Local

OBSERVATIONS PPA DU VAR 2021

Organisme: CIL de COSTEBELLE HYERES

Vélodrome TPM
Chemin de l'Hermitage
83400 Hyères

Présidente: Mme F. GUIDROUX

Personnes en charge du dossier:
-Mr BLIN Jean Luc
-Mr SOUCHELEAU Daniel

Observations du CIL de COSTEBELLE (HYERES) pour le PPA du VAR 2021

Nous tenons à porter à la connaissance de la commission d'enquête que depuis fin 2019 les habitants de Costebelle, près de l'école St Thomas de Villeneuve et des Maunières sur la commune de HYERES sentent régulièrement des odeurs de goudron, d'asphalte mélangées à celles d'œufs pourris (H2S), le matin des jours ouvrés entre 7h et 9h, surtout par petit vent de Nord-Ouest.
Les odeurs sont parfois d'une telle intensité que les habitants sont obligés de se calfeutrer

Origine de cette pollution:

Ces mauvaises odeurs proviennent sans ambiguïté de la Centrale de production d'enrobés routiers à base de bitume ,située dans la Zone St Martin de HYERES, appartenant à la société APPIA/ EIFFAGE.
A noter que ce problème a déjà identifié en 2013.

Caractéristiques de ces odeurs :

Il est probable ,comme en 2013 ,que ces odeurs révèlent la présence de composés Benzèniques, HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) et autres COV (composés volatils) provenant de l'élévation de température des bitumes utilisés.
Ces gaz sont connus pour être hautement cancérigènes et nocifs à la santé.
En dehors de la période de démarrage du matin et par léger vent de Nord Ouest il est rare de sentir des odeurs en provenance de cette Centrale , pas plus qu'en présence de vents violents qui dispersent les effluves beaucoup plus rapidement. Mais cela ne veut pas dire que la centrale ne pollue pas.
Nous ne possèdons pas de relevés d'odeurs en provenance d'autres quartiers qui pourraient être impactés en fonction de directions de vent différentes.

En fonction de ces observations ,nous pouvons en déduire que la centrale pollue toujours au démarrage et que nous ne ressentons les effets nocifs sur Costebelle entre autres que lorsque les conditions atmosphériques , direction du vent et intensité sont réunies

Historique de cette pollution

Les habitants de Costebelle et des Maunières ont déjà subie cette pollution jusqu'en 2013.
A partir de 2007 le **CIL de Costebelle** a mené sans relâche des actions auprès de l'industriel et des organismes de contrôle départementaux (**Préfecture et DREAL**) pour réduire ces nuisances. Ces actions constantes menées avec le support de notre **Député Mr Jean-Pierre GIRAN** et de la **Mairie** ont abouties une avancée majeure.
Nous avons obtenu :
- que l'industriel fasse des modifications importantes de cette centrale en y réalisant un investissement de **850000** €. dans le but d'améliorer le processus d'élaboration des enrobés routiers à base de bitume et de réduire les nuisances olfactives.
- que le dossier de modification de cette centrale puisse être examiné au **CODERST** (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques) de juin 2013 afin que les travaux puissent se réaliser au plus vite .

APPIA /EIFFAGE a finalement obtenu l'autorisation de l'administration **(CODERST/ Préfecture/ DREAL)** de faire ces modification.
Les **travaux de rénovation de la Centrale ont été réalisés entre le début août et mi-septembre 2013**
Le but des modifications était :
- de changer le mode de chauffage ces granulats qui était au fuel lourd par du gaz.
- de permettre la production des enrobés tièdes (130°) ou froids (90°).
- de permettre le recyclage des enrobés récupérés.
- d'éliminer les risques de surchauffe du bitume génératrice de gaz imbrulés, odorants et toxiques.
- de capter les émanations inhérentes au processus de fabrication des enrobés et les éliminer par aspiration et traitement des vapeurs par condensat ou filtration à manches.

Pour cela il y été mise en place d'un nouveau tambour rétro-flux avec malaxeur double flux, d'un nouveau filtre, d'un nouveau condenseur et le capitonnage du skip et de la trémie qui stocke le bitume.
La centrale rénovée fonctionne maintenant depuis mi-septembre 2013 et les améliorations apportées en 2013 ont montré une certaine efficacité jusqu'à l'automne 2019 (sauf une parenthèse en 2015 due à l'utilisation d'un bitume de très mauvaise qualité)

Demande du CIL de COSTEBELLE

1.Obtenir d'APPIA/ EIFFAGE que cesse enfin la pollution provenant des émanations de la centrale surtout pendant la période de démarrage, le matin entre 7h et 9h.
2.Obtenir une surveillance plus étroite de cette ICPE de la part des services préfectoraux .

Conclusion

N'est ce pas une aberration que cette Centrale classée ICPE du fait de ses émanations intenses et très nocives puisse encore être localisée dans un quartier résidentiel .

----- Message transféré -----
De: - VUILLET Michel (vuilletmichel@orange.fr)
Date: 04/10/2021 13:39
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Objet: [Spam] Pollution dans le Var

Bonjour , je viens participer à votre enquête concernant la pollution dans le Var . Je ne comprends pas (à part bien sur si l'on parle argent), que l'on fasse accoster des ferries ,si près des habitations ,alors qu'ils crachent leures fumées à moins de 100metres des fenêtres. De plus lors des débarquements une file ininterrompue de véhicules emplifie cette pollution . On entend de plus que le Maire de Nice ne veux plus de ces ferries , et c'est Toulon, bien sur pour du pognon,qui va accepter ce surcroît de bateaux . Il est bien évident que tous ceux qui gèrent tout cela , édiles et autres ne vivent pas à côté . Mr le préfet du Var ,si vous pouviez faire qu'une telle pollution diminue drastiquement , beaucoup de Toulonnais vous diraient grand merci . Merci beaucoup de me lire.
Envoyé depuis l'application Mail Orange

4

[Spam] PPA du Var Objectifs 2025

De: "jv lm" [redacted] 08/10/2021 17:16
À: ppa83-epvar@administrations83.net

Bonjour,

Je note dans votre dossier la fiche action 10.3 qui traite du télétravail.

Faisant partie de l'une des principales collectivités territoriales du Var, je m'étonne que cette fiche ne soit orientée que vers le secteur privé.

Il me semble que l'impact, favorable, de l'instauration du télétravail sur un groupe de plus de 5000 agents serait à prendre en considération.

Sur ce nombre, on peut en dénombrer 2/3 dont les fonctions sont 100 % compatibles avec un travail distant, comme la période de confinement forcé nous l'a confirmé. Il ne s'agit donc pas d'une théorie hasardeuse...

Quel dommage que de telles procédures ne s'imposent pas à tous, entrepreneurs comme élus ! Certes tous les employés, salariés ou agents de la Fonction Publique n'y sont pas éligibles, certes des aménagements sont à étudier au cas par cas, mais balayer les bénéfices auxquels la majorité aspire ne me semble pas une solution responsable.

Je souhaite exprimer mon avis sur ce point et j'espère que beaucoup d'autres le feront, dans l'espoir de progrès dans ce sens.

Merci pour votre attention, cordialement.

5

[Spam] Projet de plan de protection de l atmosphere du Var

De: "LE chris" [redacted] 13/10/2021 14:41

À: ppa83-epvar@administrations83.net

Madame,Monsieur Je pense qu il est urgent,au niveau maritime,de protéger les herbiers de posidonies/créations urgente de ZMELs voir d intérdiction d ancrages a certains endroits (1M2 de posidonies fabriquent 15 litres d oxygène par jour et stockent du carbone),que les quais doivent étre éléctrifié pour les bateaux de croisières et/ou navettes Continent Corse par éxemple (donc arrêts en quai de l utilisation du fioul pour ces bateaux)...D autres parts,il faut arréter de poser des centrales photovoltaique et /ou des éoliennes dans les collines (donc déboisement,ce qui est illogique et aberrant car les arbres régulent le climat,fabriquent de l oxygène,servent d abris aux animaux...) ou sur des terres agricoles mais il faut poser les panneaux photovoltaique sur les toits d immeubles/des maisons/des écoles,colléges,lycées/salles de sports,de spectacles,de concerts/d entrepots/grandes surfaces/parkings/anciennes décharges/stations d épurations...et pour les éoliennes pourquoi ne pas les poser dans des endroits déjà défiguré,style zone pétrochimique (Fos sur Mer 13) de plus il existe d autres types d éoliennes plus petites,avec d autres formes qui la aussi pourraient étre posées sur les toits...(donc sans déboisement et sans tonnes de béton pour « l ancrage » des éoliennes géantes !,et production d éléctricité au plus prés des utilisateurs,éxemple parkings photovoltaique donc recharge véhicules éléctrique)...Il faut aussi économiser l éléctricité en supprimant les anciens lampadaires et en les remplacant par des nouveaux a leds (voir a des lampadaires photovoltaique et éolien,ca existe et ca fonctionne trés bien),supprimer les lampadaires ronds/boules qui éclairent le ciel pour rien et mal le sol,supprimer les panneaux publicitaire éclairé la nuit(voir le jour aussi),supprimer l éclairage nocturne des magasins férmés,supprimer les spots ultra puissants qui éclairent certains ronds points par éxemple...Concernant les déplacements,les bus des villes sont souvent vide car trop grands,a part a l entrée et la sortie des écoles/colléges/lycées/heures de pointe, il faudrait qu ils soient plus petits,peux étre avec plus de rotations,et éléctrique (ou GNV),ainsi que tous les véhicules des mairies/de la poste/éboueurs...Il faut planter massivement des arbres la ou il n y en a pas (certaines plages, l Aygade a Hyères par éxemple,ronds points/bords d autoroutes...) sans films plastiques sur la terre(très laids et polluant) et sans drains plastiques pour l arrosage (laids,polluant et inutile quand les arbres sont en pleine terre ou dans du sable !et en laissant de l espace non bitumé au pied des arbres en ville !),il faut préserver les foréts en débroussaillant et élaguant « a la main »(et pas avec les épareuses qui hachent salement les arbres/arbustes) sur plusieurs métres de large le bord des routes et autoroutes... Ribeiro christophe Hyères

Envoyé à partir de Courrier pour Windows

6

[Spam] Remarques sur le PPA83

De: "André Trédé" [redacted] 15/10/2021 22:12
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: 21-09-22 PPA remarques.docx (32,5 ko);

Bonsoir,
Nous nous permettons de vous transmettre nos remarques sur l'élaboration du PPA 83 en cours d'enquête publique.
Nous vous remercions d'annexer nos remarques à toutes celles qui vous seront adressées.
Vous en souhaitant bonne réception et dans l'attente, recevez nos sincères salutations.
André Trédé

–

Fédération MART
Mouvement d'actions pour la rade de Toulon et du littoral varois

Président : André TRÉDÉ
Adresse : 1421, boulevard Jean Baptiste Abel
83000 TOULON
Tél : 06 84 26 35 96
Mail andretrede@gmail.com

Pour MART, André Trédé : Document bien fait et structuré dans l'ensemble.

Dans le cadre de l'enquête publique du PPA83, l'autorité environnementale a soulevé un point important concernant la recherche de la pollution. Nous remarquons que depuis de nombreuses années la pollution maritime n'a jamais fait l'objet de recherches ou du moindre intéressement par les élus. Le développement des indicateurs de pollution, ainsi que des capteurs industriels auraient permis et permettraient encore de mieux cibler :

1- La pollution par l'ozone sur l'ensemble du département,

2- La zone infestée par les navires et le trafic routier généré par les ferries, d'où les métropolitains soumis à cette pollution.

Parmi les solutions, le déplacement des ferries à Brégaillon, même si cela parait irréalisable par certains qui semblent être les seuls à savoir, nous parait à étudier de très près ; et surtout la réduction des rotations de ferries polluants, (même si l'électrification des quais sera présente) comme cela a été fait (sur les demandes incessantes des associations) pour Porquerolles et demandé actuellement pour l'île du Gaou à Six-Fours.

La métropole n'a toujours pas dévoilé son grand projet de rade « Mayol à Pipady », ne serait-il pas opportun de prévoir dans cette zone portuaire l'obligation d'activités non polluantes… musée de la mer… avec une attention très particulière sur l'environnement, l'architecture et l'adaptation à ce site très sensible.

Croyez-vous que la mise en place d'installations photovoltaïque sur le parking du port constitue une belle vision architecturale ?

Les dernières nouvelles (Var Matin du 25/09/2021) du retrait ou de la réduction des liaisons avec la Corse à Nice pour les ramener vers Toulon, pour des raisons de pollution du port devraient susciter de refuser ce report car l'énorme trafic des ferries à Toulon, s'effectue au cœur de la ville. On oublie la pollution visuelle et la pollution par le bruit !

De plus, même si l'électrification des quais arrive à se faire, ce que personne ne doute, le contrôle des retombées atmosphériques des polluants dues au trafic maritime et celui engendré par les véhicules entrants et sortants desdits ferries doit être effectué de manière rigoureuse, c'est-à-dire mettre en place un déploiement important de capteurs industriels (d'un coup compris entre 500 et 1500 €) pour couvrir la zone portuaire et ne pas se contenter de simulations mathématiques.

Action n°1 : l'électrification des quais ne suppose-t-il pas que le projet « Mayol à Pipady » soit avancé ?

Cela suppose également de maitriser le flux de circulation des véhicules entrants et sortants des ferries.

Action n°2 : Faire ralentir les navires bien avant l'entrée du port, dans la mer territoriale.

Action n°4 : Deux analyseurs d'air d'Atmosud sont largement insuffisants pour réaliser une analyse correcte, à notre sens, de l'air en zone portuaire, surtout lorsqu'il y a du vent. Le déploiement de capteurs industriels, ciblant le polluant recherché et tout autour de la rade et en retrait (sous le vent) parait une solution à envisager. Pourquoi cela n'a-t-il jamais été fait, alors que cette pollution est dénoncée depuis fort longtemps ?

Action n°5 : ZFE (voir lettre n°22 de Mart). Elle devra en outre inclure la zone portuaire. Il est nécessaire de prévoir des aides (ou compensations) suffisamment importantes (attrayantes) pour pousser au changement de véhicules polluants des foyers les moins aisés, résidant à l'intérieur ou autour de la ZFE, sinon il s'agira d'une ZFE « zone à fortes exclusions »…

Action n°6 : Pour un attrait encore plus important afin d'utiliser les transports en commun, pourquoi ne pas mettre pendant un ou deux jours (ou plus si nécessaire) la gratuité de ce mode de transport. Il n'y a qu'à remarquer le nombre croissant des véhicules qui stationnent pendant la gratuité des parkings souterrains (en partie financé par les commerçants je crois).

Action n°6 : Rouler sur les BAU. Elles ne sont pas prévues pour ce genre de choses. Quid s'il arrive un accident, un conducteur qui a un malaise… Le fait de « prévoir » démontre que les déplacements n'ont pas assez été étudiés. (Plan de déplacements urbains, infrastructures…) Il faut repenser les Plans mobilités ; Plans Locaux d'Urbanisme ; les SCOT…

Action n°7 : Pour les vélos, prévoir beaucoup plus de parkings sécurisés à tarifs très réduits ou gratuits (voir réflexion sur action 6). Nous avions fait une remarque sur le parking vélo prévu dans la halte ferroviaire de Ste Musse insuffisant qu'il fallait agrandir pour répondre à l'attractivité du vélo, surtout avec la présence proche de l'hôpital.

Prévoir et surtout réaliser des pistes cyclables et non pas des pseudo pistes, piste partagée, intégrer le vélo dans les giratoires, toujours oublié dans les constructions de giratoire et pourtant obligatoires (giratoire du pont de Suve par exemple)

Action n°8 : La mise en place de bornes de recharge prévue dans la loi climat est à mettre en place en urgence.

Action n°10 : Revoir le plan des déplacements urbains, plan de mobilité, de telle sorte que les déplacements doux soient mis en avant et utilisés de fait. (Gratuité des transports pour l'inciter)

Action n°11 : Attention à la trottinette souvent utilisée, malgré l'interdiction, sur les trottoirs. Préconiser, voire rendre obligatoire le port du casque pour ce genre de déplacements.

Pour le sentier urbain métropolitain, comme pour le sentier du littoral, prévoir un plan des parcours pédestres.

Action n°12 : Alourdir les sanctions pour les fraudeurs.

Action n°13 : Contrôler les émissions de fumées par des prélèvements effectués par des sociétés indépendantes.

Action n°15 : Augmenter les points de dépôts de déchets verts pour les professionnels pour permettre la mise en place de compost et sa distribution.

Action n°17 : Très bien les 1000 arbres pour la base mais fixer une date de plantation le plus rapidement possible (avec garantie de vie de ces arbres – « garantie de reprise »).

Révision des PLU pour « reculer » les bâtiments des façades de rues afin de créer un espace (une cour) à végétaliser.

Action n°18 : Effectuer une liste de toutes les possibilités d'énergie renouvelables.

Complément de remarques de MART

De: "André Trédé" <[redacted]> 17/10/2021 20:18
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: 21-09-22 PPA remarques MART.pdf (156,6 ko);

Bonsoir,
Je me permets de revenir vers vous car j'ai ajouté des remarques à la suite de celles que je vous ai transmises le 15 courant.
Je vous remercie de bien vouloir en tenir compte.
André Trédé

Fédération MART
Mouvement d'actions pour la rade de Toulon et du littoral varois

Président : André TRÉDÉ
Adresse : 1421, boulevard Jean Baptiste Abel
83000 TOULON
Tél : 06 84 26 35 96
Mail andretrede@gmail.com

Pour MART, André Trédé : Document bien fait et structuré dans l'ensemble.

Dans le cadre de l'enquête publique du PPA83, l'autorité environnementale a soulevé un point important concernant la recherche de la pollution. Nous remarquons que depuis de nombreuses années la pollution maritime n'a jamais fait l'objet de recherches ou du moindre intéressement par les élus. Le développement des indicateurs de pollution, ainsi que des capteurs industriels auraient permis et permettraient encore de mieux cibler :

1- La pollution par l'ozone sur l'ensemble du département,

2- La zone infestée par les navires et le trafic routier généré par les ferries, d'où les métropolitains soumis à cette pollution.

Parmi les solutions, le déplacement des ferries à Brégaillon, même si cela parait irréalisable par certains qui semblent être les seuls à savoir, nous parait à étudier de très près ; et surtout la réduction des rotations de ferries polluants, (même si l'électrification des quais sera présente) comme cela a été fait (sur les demandes incessantes des associations) pour Porquerolles et demandé actuellement pour l'île du Gaou à Six-Fours.

La métropole n'a toujours pas dévoilé son grand projet de rade « Mayol à Pipady », ne serait-il pas opportun de prévoir dans cette zone portuaire l'obligation d'activités non polluantes… musée de la mer… avec une attention très particulière sur l'environnement, l'architecture et l'adaptation à ce site très sensible.

Croyez-vous que la mise en place d'installations photovoltaïque sur le parking du port constitue une belle vision architecturale ?

Les dernières nouvelles (Var Matin du 25/09/2021) du retrait ou de la réduction des liaisons avec la Corse à Nice pour les ramener vers Toulon, pour des raisons de pollution du port devraient susciter de refuser ce report car l'énorme trafic des ferries à Toulon, s'effectue au cœur de la ville. On oublie la pollution visuelle et la pollution par le bruit !

De plus, même si l'électrification des quais arrive à se faire, ce que personne ne doute, le contrôle des retombées atmosphériques des polluants dues au trafic maritime et celui engendré par les véhicules entrants et sortants desdits ferries doit être effectué de manière rigoureuse, c'est-à-dire mettre en place un déploiement important de capteurs industriels (d'un coup compris entre 500 et 1500 €) pour couvrir la zone portuaire et ne pas se contenter de simulations mathématiques.

Action n°1 : l'électrification des quais ne suppose-t-il pas que le projet « Mayol à Pipady » soit avancé ?

Cela suppose également de maitriser le flux de circulation des véhicules entrants et sortants des ferries.

Action n°2 : Faire ralentir les navires bien avant l'entrée du port, dans la mer territoriale.

Action n°4 : Deux analyseurs d'air d'Atmosud sont largement insuffisants pour réaliser une analyse correcte, à notre sens, de l'air en zone portuaire, surtout lorsqu'il y a du vent. Le déploiement de capteurs industriels, ciblant le polluant recherché et tout autour de la rade et en retrait (sous le vent) parait une solution à envisager. Pourquoi cela n'a-t-il jamais été fait, alors que cette pollution est dénoncée depuis fort longtemps ?

Action n°5 : ZFE (voir lettre n°22 de Mart). Elle devra en outre inclure la zone portuaire. Il est nécessaire de prévoir des aides (ou compensations) suffisamment importantes (attrayantes) pour pousser au changement de véhicules polluants des foyers les moins aisés, résidant à l'intérieur ou autour de la ZFE, sinon il s'agira d'une ZFE « zone à fortes exclusions »…

Action n°6 : Pour un attrait encore plus important afin d'utiliser les transports en commun, pourquoi ne pas mettre pendant un ou deux jours (ou plus si nécessaire) la gratuité de ce mode de transport. Il n'y a qu'à remarquer le nombre croissant des véhicules qui stationnent pendant la gratuité des parkings souterrains (en partie financé par les commerçants je crois).

Action n°6 : Rouler sur les BAU. Elles ne sont pas prévues pour ce genre de choses. Quid s'il arrive un accident, un conducteur qui a un malaise… Le fait de « prévoir » démontre que les déplacements n'ont pas assez été étudiés. (Plan de déplacements urbains, infrastructures…) Il faut repenser les Plans mobilités ; Plans Locaux d'Urbanisme ; les SCOT…

Action n°7 : Pour les vélos, prévoir beaucoup plus de parkings sécurisés à tarifs très réduits ou gratuits (voir réflexion sur action 6). Nous avions fait une remarque sur le parking vélo prévu dans la halte ferroviaire de Ste Musse insuffisant qu'il fallait agrandir pour répondre à l'attractivité du vélo, surtout avec la présence proche de l'hôpital.

Prévoir et surtout réaliser des pistes cyclables et non pas des pseudo pistes, piste partagée, intégrer le vélo dans les giratoires, toujours oublié dans les constructions de giratoire et pourtant obligatoires (giratoire du pont de Suve par exemple)

Action n°8 : La mise en place de bornes de recharge prévue dans la loi climat est à mettre en place en urgence.

Action n°10 : Revoir le plan des déplacements urbains, plan de mobilité, de telle sorte que les déplacements doux soient mis en avant et utilisés de fait. (Gratuité des transports pour l'inciter)

Action n°11 : Attention à la trottinette souvent utilisée, malgré l'interdiction, sur les trottoirs. Préconiser, voire rendre obligatoire le port du casque pour ce genre de déplacements.

Pour le sentier urbain métropolitain, comme pour le sentier du littoral, prévoir un plan des parcours pédestres.

Action n°12 : Alourdir les sanctions pour les fraudeurs.

Action n°13 : Contrôler les émissions de fumées par des prélèvements effectués par des sociétés indépendantes.

Action n°15 : Augmenter les points de dépôts de déchets verts pour les professionnels pour permettre la mise en place de compost et sa distribution.

Action n°17 : Très bien les 1000 arbres pour la base mais fixer une date de plantation le plus rapidement possible (avec garantie de vie de ces arbres – « garantie de reprise »).

Révision des PLU pour « reculer » les bâtiments des façades de rues afin de créer un espace (une cour) à végétaliser.

Action n°18 : Effectuer une liste de toutes les possibilités d'énergie renouvelables.

Action n°20 : Mettre en place un réseau de mesures par le système associatif.
Cette action est excellente sauf qu'elle entraîne les associations dans une spirale infernale qui est le résultat en fonction des subventions obtenues et très difficiles à obtenir, comme d'ailleurs la participation des habitants.
Un prévisionnel aurait dû être établi avant cette action en demandant aux administrations, collectivités, entreprises... de la financer.

Jean ECOCHARD :
Le PPA est bien fait d'une façon générale,
Dans l'action n°11 Marche à pied. Il faut rajouter au sentier métropolitain le « sentier du littoral »
Dans l'action n°6 Transport en commun
Où est l'axe du TCSP La Garde – Toulon – La Seyne – Six-Fours ?
Problème de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) pourquoi faire rouler les transports en commun alors que cette BAU doit servir qu'en cas d'urgence
Etude ZFE à faire
Dans l'action n°4 analyses de la qualité de l'air en zone portuaire
N°3 contrôles des émissions
N°2 réduire la pollution en mer
N°1 réduire les émissions à quai

Autres remarques :

La pollution ne se situera pas, en 2025, en dessous des seuils obligatoires pour les oxydes d'azotes (UE) pour encore nombre d'habitants, pour quasiment tous pour l'ozone sans évoquer les nouveaux seuils recommandés par l'OMS. Le PPA n'atteint pas non plus les objectifs du SRADDET, c'est pourtant obligatoire.

Les augmentations du trafic routier (élargissement de l'A57 en + du fil de l'eau) et du trafic ferries ne sont pas pourtant prises en compte dans l'évaluation Atmosud qui prend les gains espérés du PDU sans examen ou actualisation et fait l'hypothèse d'une ZFE sur le centre-ville faute de précision de la part de TPM.

Ce document est très peu ambitieux, on le comprend puisqu'il se cale sur les projets locaux.

En résumé, à part le branchement des ferries en escale longue et de 50% des paquebots à quai en 2025, je ne vois pas de d'espoir d'amélioration. (Ce serait encore mieux à Brégaillon.)

Mart pourrait souligner que le stationnement des paquebots au large permis par le SCOT/SMVM n'est pas évalué pour son impact sur les émissions.

Les 3 PPA, 06,13 et 83 sont à l'enquête simultanément, c'est l'Etat qui est à la manœuvre pour désamorcer le contentieux européen, hélas il n'a pas de moyens de convaincre les collectivités locales de s'engager dans de vrais projets de réduction des émissions. L'avis de l'autorité environnementale est à peu près le même sur les trois départements : faible ambition.

Registre de Solliès Pont 7

En exécution de l'arrêté préfectoral du **18 août 2021** portant ouverture d'une enquête publique, le présent registre est destiné à recevoir les observations des personnes intéressées **du lundi 20 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus,** aux jours et heures d'ouverture au public en mairie.

Je soussigné(e) MIREILLE GAÏERO
Commissaire - Enquêteur

ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 30 pages.

A Toulon, le 20 septembre 2021

Les membres de la commission d'enquête

Observations de :

le 30 septembre 2021

Permanence du Commissaire Enquêteur.

Le 21 octobre 2021
CASTAGNINO JC / Citoyen de Pierrefeu du Var

Je tois venir exprimer au commissaire la situation vécue par les habitants de Pierrefeu, plus particulièrement ceux qui habitent le long des deux voies principales traversant le village = la D12 & la D44.
En effet ces routes sont saturées quasi

-tidiennement par des centaines de camions dont la majorité va déverser les déchets du Var (8 départements limitrophes parfois) au site d'enfouissement de ROUMAGAYROL (Route de Collobrières). Le nombre moyen se situe entre quatre cent et cinq cent camions par jour.

Pierrefeu est un village pollué par les gaz d'échappement, par le bruit, par les odeurs(1).

La mise en place d'une déviation s'impose. C'est une idée qui est dans l'air depuis 1982 : il faut passer à l'action !

Je CASTAGNINO

(1) Sans parler des risques permanents encourus par les habitants du village... et tout particulièrement les enfants des écoles, situées sur la D14.

Courrier envoyé à la presse le 2-4-2019

Pierrefeu-du-Var, un village sacrifié

sur l'autel des politiques d'aménagement défaillantes (infrastructures routières et gestion des déchets)

Le village de Pierrefeu-du-Var est, vu de la vallée de Sauvebonne lorsque l'on revient de Hyères et ses îles d'Or, un charmant village provençal. Cependant, pour ses habitants, tout particulièrement ceux qui résident à proximité des deux axes principaux, la D14 qui en traverse le centre, et la D412 qui le longe en son sud ouest, le charme est rompu. En effet ce sont, pour les deux axes cumulés, plus de cinq mille passages/véhicules/jour qui sillonnent le village, avec près de cinq cent passages de camions dont plus de la moitié sont des semi-remorques ou 38 tonnes (chargés de déchets pour la plupart) (1).

En effet, depuis plusieurs décennies Pierrefeu dispose d'un site d'enfouissement qui, jusqu'à ces dernières années, avec les sites de Bagnols-en-Forêt et du Cannet-des-Maures, servait d'ultime destination aux détritus du département.

Existe également une usine d'embouteillage dont l'accès nécessite la traversée du village par les poids lourds.

Tout ceci n'est pas sans conséquence pour les pierrefeucains et les usagers des voies de circulation tels que les habitants du village voisin de Collobrières.

Le PLU 2007 de Pierrefeu (très officiel plan local d'urbanisation ~~faisant toujours loi à ce jour~~ jusqu'en 2020) (6) évoque "la convergence des voies de desserte au cœur du vieux village (qui) crée des problèmes récurrents de circulation dus aux poids lourds qui le traversent quotidiennement." ainsi que l'"augmentation continue du trafic de véhicules motorisés (...) comme principal facteur de nuisance (...) qui *nuit* à la préservation de la qualité de l'air". Le PLU pointe en outre les "nuisances sonores liées à la circulation". Il établit également un lien entre le "rapport déficitaire emplois/résidents" et "une prédominance de la voiture comme modèle essentiel de déplacement et une carence en solutions alternatives favorisant le développement des modes "doux" (pistes cyclables et piétonniers) qui affecte la qualité de vie des habitants et des usagers." A propos du site d'enfouissement de déchets : "Cet équipement génère un accroissement du trafic de poids lourds sur la RD14 , susceptible de provoquer des risques de sécurité publique, ainsi que des nuisances liées aux vibrations, bruits et odeurs qui l'accompagnent dans la zone agglomérée." (2)

De ce constat alarmant en termes de santé et sécurité publiques, établi en 2007, émerge une juste préconisation : "la réalisation programmée des voies de contournement nord (programmée pour fin 2009 - début 2010) et sud (qui) permettront de supprimer le trafic de transit à l'intérieur des espaces urbanisés".

Qu'en **est-il en 2019 des préconisations du PLU ? Qu'en est-il de la circulation et de ces effets ?**

Le contournement nord de la D14 n'a toujours pas été réalisé. Un procès perdu face à une association écologique. Le préfet n'a pas fait appel de cette décision nous dit-on...!? Le contournement sud n'est pas programmé et les "modes" doux de déplacement restent limités.

Et pendant ce temps :

- le site d'enfouissement du Cannet-des-Maures a fermé (3) et celui de Bagnols-en-Forêt fonctionne au ralenti : le site de Pierrefeu est désormais le seul site du Var à fonctionner à plein rendement;
- les activités sur le site d'enfouissement de déchets ne cessent de se développer(4);
- de fait, le nombre de camions sillonnant le village et ses abords a sérieusement augmenté ainsi que leurs volumes (38 tonnes et semi-remorques)... On note l'été, liée à l'activité touristique, une nette augmentation des passages;
- les problèmes de l'accès à l'aire toulonnaise par l'autoroute A57 et le développement important des zones artisanales et commerciales de l'est de Toulon, principale zone d'activité du Var, conduisent nombre d'usagers à emprunter quotidiennement la D412 (ce qui n'était pas le cas en 2007);

- l'accroissement de la population du village et des environs a creusé le déficit emplois/résidents et assujetti toujours plus à la voiture; (6500 h aujourd'hui)
- les pollutions pointées en 2007 (sonore et chimique liées aux véhicules à moteur) se sont développées en proportion de la circulation;
- la zone la plus impactée par ces pollutions (entre D14 et D412 distantes de 60m en moyenne) va "accueillir" une opération immobilière de 38 logements ! (En cours de réalisation)

N'y a-t-il pas là un grave sujet de santé et sécurité publique ? Pourquoi la presse locale (Var Matin du groupe Nice Matin) ne semble-t-elle pas s'intéresser au sujet? Ne sait-on pas depuis longtemps, grâce à l'INSEE, que le Var est l'un des départements de France qui connaît et connaîtra le plus fort taux d'accroissement de la population? Ceux qui ont rédiger le PLU de Pierrefeu en 2007 en avaient conscience. Douze ans après les pierrefeucains attendent des actes, confrontés à une "fatalité" (à l'inverse du droit, du bon sens et de la cohérence) qui les conduit à vivre dans le risque permanent des encombrements, d'infrastructures routières insuffisantes, de pollutions officiellement identifiées.

(1) Comptage individuel réalisé par tranches horaires sur des journées différentes + vidéos.

(2) Le PLU de 2007 est en libre accès sur le site de la commune.

(3) Site de Balançan, fermé en août 2018. Les déchets seraient, selon les sources, dirigés vers les sites de Valsud (13) et Valensole (04)... ou Bellegarde (Gard), Lyon et Toulouse. Qui croire (quid de la transparence) sachant que cela se traduit par un surcoût important et que le moins cher d'accès est bien sûr le site de Pierrefeu...

(4) De nouveaux projets d'activité et une nouvelle extension du site sont actuellement en discussion.

(5) Association des riverains du Pont Vieux à Pourrat.

(6) Le février 2020

Contact :

JC CASTAGNINO / 6 chemin de la Sarreiris / 83390 / Pierrefeu du Var

Tel : 06 15 23 89 85

Email : castamjc@orange.fr

Réalisés pour la zone d'enfouillement (doublement) et en cours de réalisation pour le centre de tri.

Eléments pour un courrier à Monsieur CASTEX (1er ministre)

Historique de l'enfouissement des déchets sur le site de Roumagayrol et son corollaire, l'accroissement des traversées de camions dans le village de Pierrefeu du Var.

Le site d'enfouissement des déchets a été créé en 1964. Il y avait alors 3800 habitants à Pierrefeu-du-Var. Depuis lors, pour accéder au site, les camions doivent emprunter la D14 qui traverse le village de Pierrefeu-du-Var d'ouest en est. Ils empruntent, en forçant leur moteur, une montée de plus en plus urbanisée, passent devant les écoles (1), parviennent au centre du village où se trouvent la plupart des petits commerces, cafés, restaurants, agence immobilière... puis traversent la nouvelle zone urbanisée de l'est du village pour atteindre, quatre kilomètres plus loin, le site d'enfouissement.

Le premier article évoquant la nécessité d'une déviation est paru dans la presse locale en 1992.

Le PLU communal voté en 2007, argumentant sur les risques, nuisances et pollutions générés par la traversée des camions, adoptait une position très volontariste sur la nécessité d'un contournement.

En 2013, alors que le site d'enfouissement ne cessait de s'étendre, les élus et la population menèrent une action empêchant toute une journée la traversée du village par les camions.

La déviation était enfin déclarée d'utilité publique le 20 août 2014. Sur les cinq tracés envisagés, le CG83 choisissait celui qui longeait la rivière Réal Martin sur sa rive droite.

Sur plainte déposée par un groupement d'associations écologiques le projet est annulé en 2017, décision confirmée en appel en 2018.(3)

Pendant ce temps le site s'agrandit, le volume de déchets traités s'accroît et, bien entendu, le nombre de camions traversant le village accompagne cette croissance.

La situation actuelle

Il y a aujourd'hui 6260 habitants à Pierrefeu-du-Var.

Sur le terrain le site de Roumagayrol ne cesse de s'agrandir. Les travaux en cours, pratiquement achevés en ce qui concerne la zone d'enfouissement, font passer la superficie du site de 21,7 Ha à 38,7 Ha et le volume annuel de déchets traités de 100 000 T à 135 000 T et possiblement à 145 000 T !

Dans le même temps sont lancés des travaux de construction d'un centre de tri des déchets recyclables.

Autant dire que le nombre de camions va croître, dans les mois et années à venir, en proportion de ces chiffres.

Pendant ce temps le CG83 lance, par une série d'arrêtés signés le 10 avril 2019, un « inventaire écologique » des deux zones considérées aujourd'hui comme pouvant accueillir la voie de contournement. Un retour à la case départ qui n'augure pas d'une réalisation prochaine...

Au niveau de la commune, Mr le maire a rappelé, dans une publication récente, que la commune a signé avec l'exploitant (2), en 1998, un bail de 45 ans renouvelable par tranches de 15 ans. Il ajoute que le prochain renouvellement du bail (en principe en 2028) sera conditionné par l'existence du contournement du village. Mais l'on apprend hélas, dans le même temps, qu'eu égard au travaux entrepris, une autorisation d'exploitation a été donnée jusqu'en 2038 !

Dans le même temps toujours, nous pouvons constater dans le nouveau PLU de la commune adopté en 2020, que le contournement, mentionné au détour d'un chapitre dont il n'est pas l'objet, n'est plus traité comme une absolue nécessité. La priorité est la concentration urbaine... autour de la D14 en particulier !

Nous constatons également que la population du village est tenue sous-informée de toutes ces questions, voire désinformée en ce qui concerne les passages de camions. Pour réaliser ce courrier nous avons dû effectuer nos propres recherches sur internet et .... compter (et filmer) les camions !

Qu'en est-il à ce jour du passage des camions dans le village. Le seul nombre officiel que nous ayons trouvé figure dans l'un des arrêtés préfectoraux du 10 avril 2019 : 150 passages quotidiens sur la D14 (traversée du village). Ce nombre est mensonger. Par pure coïncidence c'est à cette période que nous nous sommes livrés à un comptage systématique des camions, du 19 avril 2019 au 14 mai 2019, par tranches de 1 ou 2 heures couvrant une journée de 4h00 à 19h00. Nombre de passages de poids lourds (les fourgons n'en font pas partie) : 394 véhicules. (4)

Autres constats : désormais la majorité des camions sont des 30 t et 38 t, leur nombre s'accroît sensiblement lors de la saison estivale et, au vu de leurs plaques minéralogiques et logos d'entreprises, tous ne proviennent pas du département du Var. (5)

Certes tous les camions ne vont pas au site d'enfouissement (il y a aussi un site d'embouteillage, des zones de travaux, la desserte du village de Collobrières), mais ceux qui transportent les déchets font majorité. Quelle que soit la destination des camions ils constituent tous un risque insensé pour la communauté villageoise. (6)

Pierrefeu est un village sinistré au plan écologique et en sur-risque permanent -

(1) Un arrêté municipal interdit les passages des camions devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Cet n'arrêté n'a pas toujours été respecté par le passé. Il semble l'être mieux aujourd'hui.

(2) Groupe PIZZORNO environnement.

(3) Une décision qui satisfait les décideurs (difficultés budgétaires

(4) Nous sommes certainement au-delà aujourd'hui :

→ Accroissement du volume de déchets avec de plus en plus de camions venant d'autres départements ;

→ Chantier phénoménal sur le site RÉAL MARTIN (ancien sanatorium)

(5) Il est à noter que ces camions, de fabrication récente, sont moins bruyants.

(6) Les seuls villages envahis par les camions sont

8

[Spam] OBSERVATIONS PPA83

De: "Alain Bonnet" [redacted] 21/10/2021 22:19
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: enquète publique environnement.doc (16,5 ko);

Bonjour

Veuillez trouver ci dessous nos remarques sur l'élaboration du PPA83 en cours d'enquête publique.

Merci d'annexer nos remarques à toutes celles qui vous seront adressées,

Dans l'attente d'une prise en compte de ces propositions veuillez ,agreer nos sincères salutations.

Alain Bonnet

CIL des quartiers ouest et sud de La Seyne Sur Mer

Bonjour
Veuillez trouver ci dessous nos remarques sur l'élaboration du PPA83 en cours d'enquête publique.
Merci d'annexer nos remarques à toutes celles qui vous seront adressées,
Dans l'attente d'une prise en comptez de ces propositions veuillez ,agréer nos sincères salutations.
Alain Bonnet
CIL des quartiers ouest et sud de La Seyne Sur Mer

A la lecture des fiches-actions du PPA du Var 83 on ne peut être que satisfait de la prise en compte enfin par les pouvoirs publics de l'état catastrophique de l'atmosphère de notre Métropole Toulonnaise.Mais connaissant la réactivité de nos administrations,la date de 2025 est un leurre qui ne pourra jamais être atteint.
Je vous suggère quelques actions à faible échéances,afin de prendre conscience de la pollution a laquelle nous sommes confronté tous les jours :
1) **Actions concrètes,réalisables à faible échéance en informant les citoyens sur les actions du PPA**:
1.1 La pose en quantité suffisante de capteurs ou indicateurs de pollution aux entrées et sorties d'autoroute,en centre ville,sur les parkings des centres commerciaux.
1.2 Communiquer de manière lisible et importante les relevés de ces capteurs afin que la population prenne réellement conscience de cette pollution.
1.3 Une signalétique plus visible, par ordre de priorité ,d'abord piétonne puis cyclable et enfin voiture, et non l'inverse.Par exemple repeindre tous les passages piétons , serait rassurant pour tous les riverains qui tremblent lorsqu'il faut traverser une route.

2) **Actions concrètes ,réalisables à faible échéance,pour se déplacer autrement,sachant que les déplacements motorisés constituent une part importante de la pollution urbaine** :
2.1 Afin de favoriser l'engouement de la pratique du vélo il est nécessaire de sécuriser au maximum cette activité en aménageant des ronds points adaptés a cette pratique ce qui n'est absolument pas le cas,aucun rond point n'est sécurisé à la pratique du vélo à La Seyne sur Mer .Je ne citerai que les rond points du 8 mai,celui de Auchan,celui du cap d'or,celui de Marvivo qui sont fréquentés régulièrement par des milliers de personnes sans aucune sécurité pour les cyclistes.
2.2 Une liaison intercommunale , par des pistes cyclables sécurisées , est une nécessité absolu ,notamment entre la Seyne sur Mer et Ollioules , entre Six Fours et La Seyne sur Mer.
2.3 La création de locaux sécurisés ou parking, afin de stationner les vélos à proximité des gares,des lieux publics
2.4 Les gares doivent être desservies par des transports en commun en correspondance avec les horaires des trains il est inutile d'attendre 2025 pour cela.
2.5 Afin d'encourager la marche à pied il faut créer des trottoirs ce qui n'est absolument pas le cas des axes principaux de circulation,chemin de La Seyne à Bastian,chemin de Fabre à Gavet,avenue Jean Batiste Ivaldi,avenue Gagarine,la liste serait longue…..

9

[Spam] ppa Mtpm toulon

De: gilles.lehmann <[redacted]> 21/10/2021 21:30
À: ppa83-epvar@administrations83.net

Mr Gilles Lehmann
[redacted]

Les différentes remarques ci dessous devraient trouver un echo dans les fiches d'action relatives aux modes actifs et report modal.

Concernant l'usage du vélo, il conviendrait de faciliter l'accès aux parkings sécurisés dans les parkings couverts .

L'offre commerciale ne répond pas aujourd'hui aux attentes.

Il est impossible par exemple de souscrire à un abonnement de 15 jours, dans le parking Albert 1er, si une mission particulière impose à un employé de prendre le train. L'abonement minimum est de trois mois.

L'abonement annuel est trop onéreux pour une personne qui désire par exemple se rendre sur le marché du cours Lafayette une fois par semaine et desire mettre son vélo en sécurité dans le parking Peresc. Les arceaux ne répondent pas au besoin de sécurité pour un VAE de 1500 à 3000 euros.

L'abonement de repond pas aux besoins des familles qui possèdent plusieurs vélos en centre ancien. Une offre famille est à étudier. Aujourd'hui les vélos sont montés dans les étages et déposés sur les paliers, balcons ou pire dans le salon.

L'abonement ne devrait pas être limité à un seul espace, mais donner droit à un accès dans tous les parkings de la Metropole présent et à venir,

Les box sécurisés extérieurs sont vulnérables, les paroies sont démontables avec un outillage simple.

Concernant les itinéraires cyclables le Schéma Directeur des Amenagements Cyclable de MTPM n'envisage des solutions qu'à proximité des grands axes routiers. Les attentes des usagers sont aussi sur des propositions d'itineraire bis, dont l'amanagement peut être moins onéreux. Creation de contre sens cyclable par exemple ou cheminement passant par des quartiers résidentiels.

Ces solutions sont connues et proposées par des collectifs et associations du collectif MobilActiVar, mais la Metropole refuse de créer des reunions de collaboration active par secteurs géographiques.

Beaucoup d'aménagements réalisés ou en cours d'élaboration ne prennent pas en compte la fréquentation à venir des vélos et optent pour des espaces partagés pietons /vélos de type voie verte. C'est le cas par exemple sur le projet de rénovation de la Corniche de Tamaris dans l'esprit d'une promenade sur un axe essentiel entre Saint Mandrier et Toulon. L'augmentation de l'usage des VAE provoquera des conflits sur ces espaces.

Beaucoup de réalisations ne sont pas concues dans l'esprit d'un itinéraire. Il faut a minima qu'un aménagement relie de façon continue deux intersections ou giratoires. Exemple récent aménagement de Faveyrolle interrompu secteur nord .

Trop de traversées contraintes obligent les cyclistes à traverser plusieurs fois, avenue de la mer à Six

Fours , avenue Jean Monet Ollioules.

Il n'y a pas assez d'anticipation du tracé BHNS,dans les conceptions d'aménagement cyclables. Exemple Pistes cyclables côté nord sur l'extrémité ouest de Jean Monet, arrivée annoncée du BHNS doublée d'une piste cyclable au sud.

Le bilan et suivi du PDU 2015 2025 n'est pas réalisé ou pas communiqué. Ce document de référence risque de se fait faute d'obligations contraignantes de rester lettre morte sur de nombreux points.

Les ambitions de ce PDU ne sont pas a la hauteur des enjeux .La part modal du velo en 2008 1,3% objectif 2025 3% soit 0,1% par an.
Les aménagements de grands parkings en centre ville (proche omega Zenith) ou l'élargissement de l'A57, vont à l'encontre des objectifs du PDU qui prévoit une baisse du trafic auto.
L'ensemble des faciltés ainsi créés a pour resultat d'aspirer de nouvelles voitures, invitant les plus jeunes à utiliser des mini voitures sans permis dès 14 ans.La réduction des surfaces de voirie dédiées aux voitures n'est jamais envisagée c'est pourtant un remarquable outil pour apaiser les quartiers et réduire les pollutions.Exemple le projet Tamaris.

En 2021 les dépenses réalisées depuis 2015 pour les modes actifs ne sont pas connues, previsionnel 143 M Euros, avec a noter un budget pour la promotion de ces modes.

Les grands projets proposent des consultations tardives, les documents techniques des appels d'offre de marchés publics devraient être librement à la disposition des citoyens pour améliorer les concertations. Exemple grand projet urbain d'Ollioules, rénovation corniche de Tamaris, élargissement A57, pont des arts. L'étude comparative technique et financière de solutions alternatives devrait être systematique.

Gilles Lehmann
Animateur du Collectif pour l'essor du velo à Toulon
Correspondant MobilActiVar

Les parkings sont

10

[Spam] enquête publique

De: "Raymond Duvivier" [redacted] 23/10/2021 12:03
À: ppa83-epvar@administrations83.net

La pollution atmosphérique tue.Ne pas tout faire pour la réduire est donc criminel.
Réduire au maximum l'emploie de la voiture individuelle en :
Favorisant le co-voiturage,
En créant, enfin, une ligne de tram qui traverserait notre vielle tout en longueur ,
en renforçant l'utilisation des voies ferrées,
en écartant les ferry sur Brégaillon,
en développant les pistes piétonnières et cyclables sécurisées.
Qui peut savoir si , un jour, un tribunal n'aura pas à juger les responsables de ces morts qui auraient pu être évitées ???

Raymond Duvivier

Il ne peut exister de paix sociale sans justice sociale...

11

Projet de PPA 83

De: "Association PUMSD" <[redacted] 24/10/2021 19:57
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: Ralentisseurs émissions de CO2 _ LDC.png (145,3 ko); Nuisances sonores ralentisseurs _ L'Automobile Magazine.png (1,5 Mo);

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère du Var (PPA 83), notre association souhaiterait que le problème suivant y soit inscrit et pris en compte.

NON CONFORMITE des ralentisseurs routiers du département.

Aujourd'hui, le département du Var fait fasse à un très gros problème de non respect de la règlementation en vigueur concernant l'implantation et la construction des ralentisseurs routiers (décret 94-447 + norme NF 98-300).
Ce non respect qui implique directement 152 communes sur 153 (hors Sanary sur Mer), la métropole de Toulon (12 communes) et le Conseil Départemental avec un effet direct sur la pollution atmosphérique et sur les émissions de particules fines.
Concernant la surpollution atmosphérique induite, une étude réalisée devant huissier en partenariat avec la Ligue de Défense des Conducteurs, l'Automobile Club d'Avocats, l'Automobile Magazine et notre association, à mise en évidence une augmentation minimale de 25 % de la consommation de carburant et une augmentation de 26 % minimum des rejets de CO2 par véhicule (voir pièce jointe).
Pour ce qui est de l'augmentation des émissions de particules fines de pneus, d'échappement et de freins (les plus dangereuses), le laboratoire ATOSUD nous avez confirmé que cette dernière était de +300 à +1000 % en fonction du PM, par véhicule et par ralentisseur en comparaison avec une route plate.
Enfin, ces infrastructures sont à l'origine d'un grand nombre de contentieux judiciaires car ils provoquent une augmentation significative du bruit comme le révèle notre étude (voir pièce jointe) mais aussi de beaucoup de vibrations qui en pénétrant les habitations voisines, génèrent des nuisances très dérangeantes chez les habitants, allant même jusqu'à provoquer des fissures dans les bâtisses.

Cordialement.

Thierry Modolo-Dominati
Président de Pour Une Mobilité Sereine et Durable
[redacted]
<http://www.pumsd.fr/>; www.pumsd.fr
<http://www.facebook.com/pumsd83/>; www.facebook.com/pumsd83/

URCOÛT NON NÉGLIGEABLE À LA POMPE

	Renault Clio 1.0 X-Tronic		Peugeot 3008 1.2 PureT
entisseur	7,94 litres/100 km		7,90 litres/100 km
eur légal	8,77 litres/100 km	+ 10,5 %	8,93 litres/100 km
eur illégal	10 litres/100 km	+ 26 %	10,09 litres/100 km

ÉMISSIONS DE CO2 QUI S'ENVOLENT

1 litre nsommé CO2 émis	Renault Clio 1.0 X-Tronic	Peugeot 3008 1.2 PureT
entisseur	183 g CO2/km	182 g CO2/km
eur légal	202 g CO2/km	205 g CO2/km
eur illégal	230 g CO2/km	232 g CO2/km

Ralentisseur illégal
à 18 km/h
70,2 dBA*
Le bouclier frotte

71

Bruit
x 8

70

69

Ralentisseur illégal
à 18 km/h
68,2 dBA
Le bouclier frotte

68

Peugeot 3008

* dBA = décibels

67

Bruit
x 6

66

Ralentisseur illégal
à 15 km/h
65,3 dBA
Réaccéleration

65

Ralentisseur illégal
à 15 km/h
63,7 dBA
Réaccéleration

64

Bruit
x 2

Ralentisseur légal
à 30 km/h
63,2 dBA

63

62

Ralentisseur légal
à 30 km/h
61 dBA

61

Renault Clio

60

© L'Automobile Magazine

12

[Spam] pollution de l'air

De: "christian maloigne" <maguy.maloigne[redacted] 22/10/2021 10:24
À: ppa83-epvar@administrations83.net

Bonjour
Je pense que les transports en commun sont insuffisants dans l'agglomération.
La pollution est importante sur les axes routier et le centre ville de Toulon : ça pique les yeux !

Le tram permettrait de transporter de nombreuses personnes car il est hors circulation
Pour les habitants des viles de l'agglomération ce serait une opportunité pour laisser leur voiture à la maison
La rapidité du tram et la fréquence sont des atouts pour ce mode de transport en commun .
Les bus ne sont pas une bonne solution car ils sont dans la circulation et bloquent les automobilistes quand ils changent de voie et sortent des arrêts
Le tram est dans sa voie et ne bloque pas la circulation lors des arrêts
Cordialement
Maguy Maloigne

Envoyé à partir de Courrier pour Windows

Avast
L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.
www.avast.com

13

[Spam] Le dossier d'enquête publique

De: "Henri PIDOUX" [redacted] 22/10/2021 10:30
À: ppa83-epvar@administrations83.net

Henri Pidoux

115 cours Lafayette

83000 Toulon

Habitant près du port, je vois 2 priorités :

- **déplacer à Brégaillon le trafic des ferrys et des véhicules** les empruntant, ici c'est une véritable nuisance (poussière grasse à l'intérieur, engorgements réguliers à l'ectérieur ...)

- **favoriser les transports moins polluants** :

1 **vélo**, je n'ai plus de voiture depuis 30 ans mais certains secteurs sont dangereux, il nous faut de vraies **pistes cyclables protégées**

2 **tramway**, nous sommes la seule agglo de cette taille voire plus petite à en être privée, comparez avec Nice, incompréhensible !

3 création d'un **réseau ferré style RER**

14

Enquête publique sur le PPA du Var

Avis de Toulon @ Venir

Association agréée Défense de l'Environnement

Contexte

Le 24 octobre 2019, la Cour de justice de l'Union européenne a condamné la France pour manquement aux obligations issues de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant compte tenu des dépassements persistants des valeurs limites horaires et annuelles de dioxyde d'azote dans 12 territoires (dont l'aire toulonnaise). Dans ce contexte, le préfet du Var a décidé d'engager la révision du PPA 83.

L'exercice est difficile car si les objectifs sont fixés à des niveaux supérieurs (européen, national ou régional), la plupart des actions, hormis les évolutions technologiques du parc automobile par exemple, dépendent des collectivités locales : autrement dit l'Etat, auteur du plan, n'a pas la main.

Il faut souligner les efforts du chargé de mission de la DREAL qui a été un interlocuteur très à l'écoute des associations.

On peut regretter qu'aucune communication grand public n'ai été organisée pour permettre une appropriation des enjeux de ce document au-delà des « initiés » pendant son élaboration.

Objectif

« La révision du PPA 83 vise à ramener dans le délai le plus court possible, à l'intérieur de la zone concernée, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air. Le projet de PPA 83 est un plan d'actions qui permettra de réduire significativement les émissions de polluants atmosphérique afin **d'atteindre zéro habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air à l'horizon 2025** et de **se rapprocher rapidement des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé. » (1)**

Objectifs non atteints/ lignes directrices de L'OMS dépassées

L'examen du plan et particulièrement l'évaluation par Atmosud, l'association chargée de mesurer la qualité de l'air permet d'affirmer que l'objectif ne sera pas atteint :« En 2025, moins de 500 personnes devraient résider dans une zone où la valeur limite réglementaire pour le NO2 est dépassée (contre 3 000 en 2019). » (2)

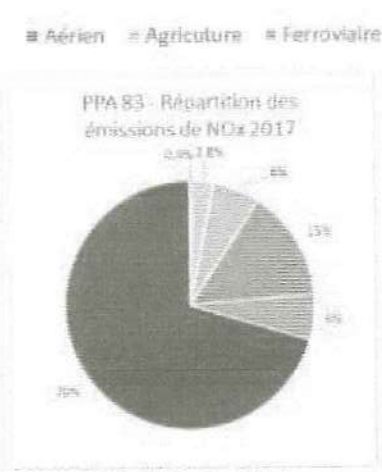
Il faut souligner que les valeurs limites fixées par l'Europe sont en cours de révision à la baisse et que les nouvelles valeurs ou lignes directrices définies par l'organisation mondiale de la santé, non opposables, qui viennent d'être abaissées ne sont pas prises en compte dans le PPA. La valeur maximale recommandée pour le dioxyde d'azote est divisée par quatre.

Les nouvelles lignes directrices qualité de l'air de l'OMS (et à titre de comparaison, celles de 2005)

Polluant	Période visée	Lignes directrices 2005	Lignes directrices 2021
$PM_{2,5}$ (en µg/m³)	Moyenne annuelle	10	5
	Moyenne sur 24h	25	15
PM_{10} (en µg/m³)	Moyenne annuelle	20	15
	Moyenne sur 24h	50	45
O_3	Pic saisonnier[a]	-	60
	Moyenne sur 8h	100	100
NO_2	Moyenne annuelle	40	10
	Moyenne sur 24h	-	25
SO_2	Moyenne sur 24h	20	40
CO	Moyenne sur 24h	-	4

Légende : [a] : moyenne du maximum journalier des concentrations moyennes de O_3 sur 8h au cours des six mois consécutifs où la concentration moyenne d'O_3 a été la plus élevée.

Sur le périmètre du PPA 70% des émissions d'oxydes d'azotes sont dues au secteur routier (3)



Total NOx : 5 441 t

Pour les oxydes d'azote, 5441 tonnes sont émises en 2017 sur la zone du PPA 83.

Le secteur routier est le principal émetteur avec 70% des émissions. 94% des émissions du routier proviennent des véhicules roulants au diesel, 59% par des véhicules particuliers, 28 % des véhicules utilitaires et 10% les poids lourds.

Le secteur maritime constitue le second secteur émetteur de NOx sur la zone du PPA 83 avec 15%, suivi de l'industrie et du résidentiel tertiaire avec 6%

Par rapport à l'enjeu d'exposition de la population au dioxyde d'azote sur ce territoire, il est important de noter que c'est la proximité des sources du trafic routier qui génère les dépassements actuels.

Le PPA du Var n'est pas compatible avec des documents de rang supérieur

Les objectifs du PPA du Var sont moins ambitieux que ceux du **plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prépa/2017)** et ceux du **schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET/2019)**

Avec diplomatie, l'avis du président du conseil régional sur le PPA évoque une « convergence » des documents. Or non seulement les objectifs de réduction des émissions du PPA sont inférieurs à ceux du SRADDET mais la compatibilité avec celui-ci est une obligation légale . (L222-4 du code de l'environnement)

Un des manques du PPA 2013/2018 corrigé

Il s'agit de la pollution engendrée par le trafic maritime.
Dans le port de Toulon, le PPA fait état des projets électriques de branchement en escale des ferries, 100% ou paquebots 50% en 2025.
Pour ce qui est du trafic routier induit en cœur de ville, aucune piste n'est dégagée.

Rien n'est dit sur la pollution engendrée par les navires de croisières auxquels le schéma de cohérence territorial a ouvert des possibilités de stationnement au large.

Les « améliorations » liées au PDU de Toulon Provence Méditerranée approuvé en décembre 2016 prises en compte sans évaluation par ATMOSUD

Le PPA se contente de reprendre les hypothèses d'amélioration du report modal du Plan de Déplacements Urbains de 2016 sans les valider ou les actualiser. Elles sont prises en compte comme dans ce document dont nous savons pourtant qu'il n'a pas précisé la nature des LHNS (*lignes à haut niveau de service : appellation non contrôlée ; lignes qui n'existent pas à ce jour)* censées améliorer l'offre de transports en commun (TC)
Le PPA n'a pas eu communication d'information sur l'utilisation de la flotte TC. (4)
Le PPA retient faute de précisions comme hypothèse de périmètre de la future Zone à faible émissions le centre-ville de Toulon. Ainsi le PPA présente **une évaluation trop approximative** des évolutions espérées en matière de report modal.

A propos de l'usage du vélo

Les ambitions en matière d'usage du vélo dans les déplacements ne sont pas fixées. Pour mémoire le Plan de déplacements urbains de TPM de 2016 évaluait la part modale du vélo à 1,3% et ambitionne de la porter **à 3% en 2025**.

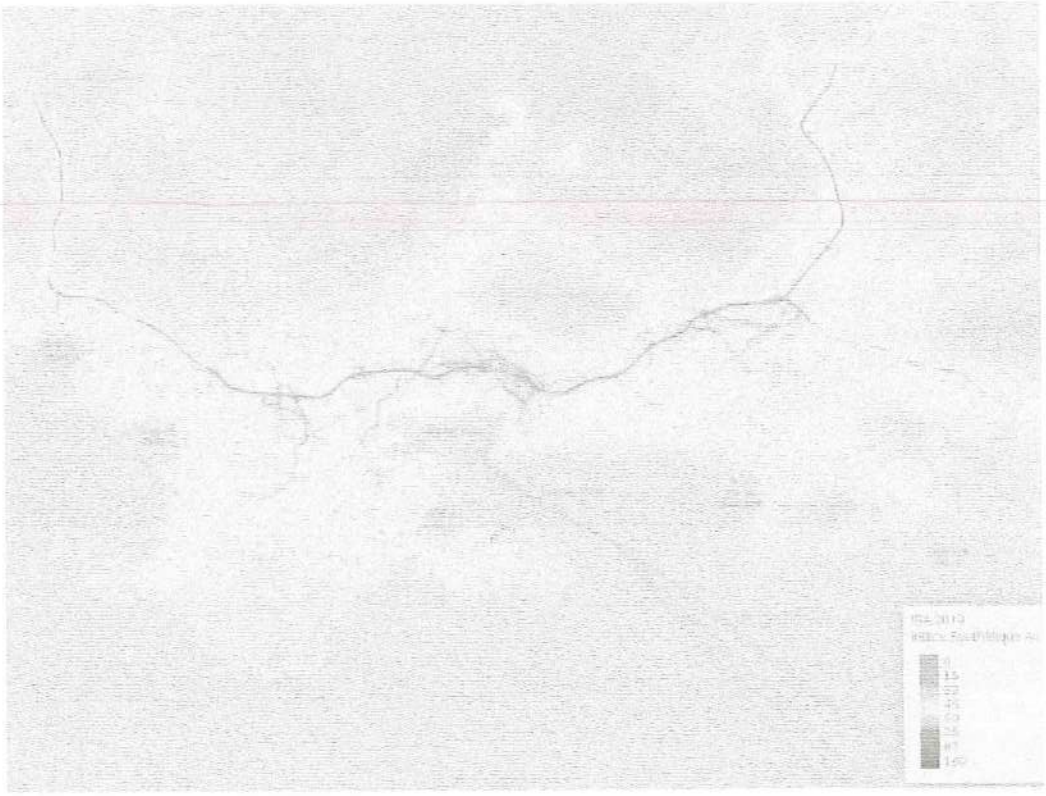
Pendant ce temps le plan vélo national annoncé en 2018 crée un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans afin d'aider les collectivités territoriales **à construire des pistes cyclables sûres et fiables.** 100 M€ supplémentaires sont apportées dans le cadre du plan France Relance. L'objectif est de tripler, d'ici **2024**, la part du vélo dans les déplacements de tous les jours, en passant de 3 à **9 %.**

L'ambition locale est trois fois inférieure.

Le PPA ne prévoit d'évaluer que le linéaire des pistes et non la part modale du vélo qui aurait été plus probante sur l'effectivité des mesures proposées par le PPA pour favoriser l'usage du vélo.

Le PPA ne présente pas de carte des zones prioritaires pour l'amélioration de la qualité de l'air

Il suffit de se reporter aux cartes d'ATMOSUD pour situer l'enjeu majeur de protection des populations.
Il faut noter que pour l'évaluation de cette dernière n'est prise légalement en compte que la résidence et non la présence journalière.



Les établissements sensibles

Dans le PPA 2013 on peut lire :

Les PLU et les SCOT **devront étudier la pertinence** des dispositions suivantes : (...)

- Imposer des actions de maîtrise de l'urbanisation pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des valeurs limites en oxydes d'azote et particules (NO2/PM), notamment pour l'implantation à proximité des grands axes routiers d'établissements sensibles et de locaux à usage d'habitation en zone non urbanisée.

Il ne semble pas qu'il n'y ai pas eu de suite. .

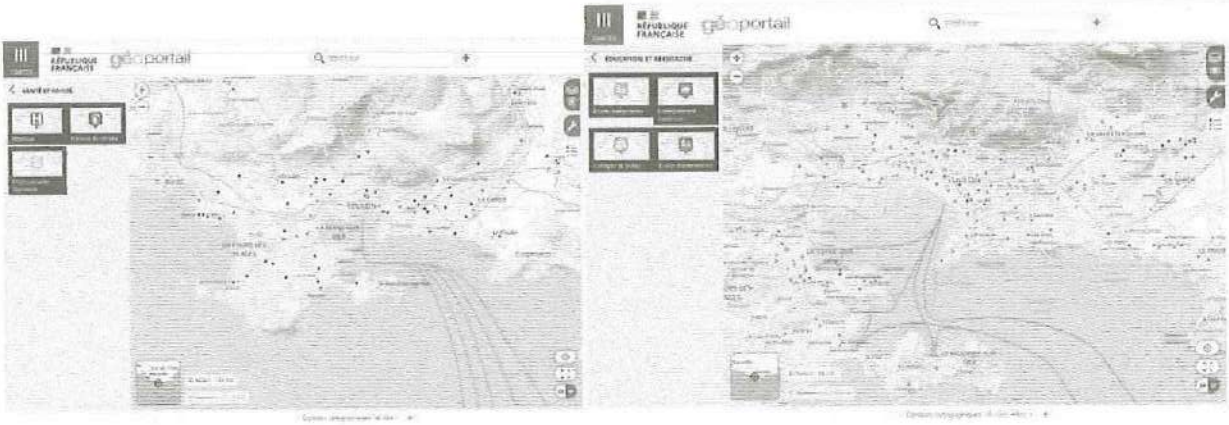
Par exemple, l'autorité environnementale écrit dans son avis sur le SCoT Provence Méditerranée en 2019 : *« Le dossier n'aborde pas les questions relatives à la qualité de l'air et les impacts sanitaires associés. »*

Dans le projet PPA 2021 la formulation est plus détaillée mais aussi peu contraignante :

Lors de la révision ou de l'élaboration des PLU et PLUi du territoire couvert par le PPA du Var, ***il est fortement conseillé*** *aux collectivités de s'appuyer sur la réglementation en vigueur liée aux voies bruyantes afin d'appliquer un retrait par rapport aux axes routiers les plus bruyants (parallèlement les plus marqués par la pollution de l'air) vis-à-vis des constructions futures, notamment pour les logements et équipements recevant du public vulnérable (écoles, crèches...).*

Si les recommandations du PPA en matière d'urbanisme ne sont pas suivies par les documents d'urbanisme elles restent sans effet sauf en cas ponctuel de projet soumis à évaluation environnementale.

Ci-après on peut constater la densité des établissements sensibles notamment aux abord de l'A57



Cette organisation urbaine plaide évidemment pour faire porter les efforts de réduction sur l'axe Est/Ouest .

La pollution engendrée par les autoroutes n'est pas prise en compte

C'est une des observations majeures de l'autorité environnementale. (5)
Il faut ajouter que l'élargissement de l'autoroute A57 n'est retenu que pour l'effet de la bande d'arrêt d'urgence ouverte aux bus (sur moins de la moitié du linéaire au sud).
L'effet de l'augmentation de trafic probable n'est pas évalué.

La pollution à l'ozone tend à augmenter d'année en année, elle touche tout le territoire. Ce polluant porte atteinte tant à la population qu'au milieu naturel. Il est maintenant reconnu que pour en diminuer la formation il faut réduire les précurseurs de ce gaz. Encore une fois il faut réellement avoir pour ambition la réduction significative du CO^2, des Nox et des particules PM10 et 2,5 (sans encore évoquer les particules ultrafines pour lesquelles les études ne manquent pas d'être inquiétantes).
En ne proposant pas d'actions à effet suffisamment significatif , ce PPA ne garantit pas une amélioration de la situation actuelle voire n'interdit pas sa dégradation.

PROPOSITIONS

En tant qu'association agréée protection de l'environnement, nous souhaitons à l'occasion de la révision de ce PPA proposer plusieurs mesures destinées à améliorer la qualité de l'air dans le Var, et en particulier dans la métropole Toulon Provence Méditerranée :

Le déplacement des ferries à Brégaillon : même si les quais de ferry sont électrifiés de manière à ce que les ferries puissent couper leur moteur dans le port de Toulon, il n'en reste pas moins que le trafic automobile induit par les arrivées et départ de ferries est une réelle nuisance pour les riverains de cette partie très dense de Toulon. Un déplacement du terminal de ferry à Brégaillon, port particulièrement sous-utilisé, serait une réponse adéquate à ce problème, de par la proximité d'un échangeur de l'autoroute et du fait que les environs soient peu peuplés. A terme, l'embranchement ferré pourrait même permettre d'acheminer des voyageurs.

Création de la 3 voie du réseau TER : Nous suggérons aussi d'offrir aux varois des alternatives à l'usage de la voiture pour se rendre dans la métropole Toulonnaise. Pour cela, le passage à 3 voies de la ligne de chemin de fer de Saint-Cyr à La Farlède puis Carnoules nous semble une nécessité qui permettrait un bien meilleur report modal grâce à une augmentation du cadencement des TER, mais également grâce à une robustesse accrue du réseau en cas d'incident sur une des voies. Cette robustesse, au-delà du cadencement, est la condition pour que les usagers utilisent en confiance le TER comme mode de transport privilégié.

La création d'une ligne de tramway sur le cœur de la métropole : aucun document sérieux et étayé n'a jamais attesté de l'efficacité d'une ligne de BHNS en tant qu'axe lourd Est-Ouest du réseau Mistral. On peut légitimement avoir de gros doutes sur le fait que le remplacement d'une ligne de bus (la ligne 1) par une autre ligne de bus (BHNS mais en site partagé sur des portions très embouteillées du parcours) puisse apporter un gain à la hauteur des enjeux. Le report modal actuel est d'ailleurs très faible, malgré la mise en place de parking P+R en périphérie, du fait de l'inefficacité du réseau Mistral.
Le tramway avait quant à lui été déclaré d'utilité publique, son intérêt avait donc été démontré. Nous suggérons de revenir le plus rapidement possible à ce projet en intégrant ses apports indéniables en termes d'amélioration de la qualité de l'air dans la révision du PPA.

Développement d'un réseau de piste cyclables protégées et continues : dans l'optique de proposer des alternatives aux trafic routier, nous préconisons le développement de l'usage du vélo, particulièrement pertinent dans un territoire avec **320 jours de beau temps par an**. Un frein actuel à l'usage du vélo est le risque important d'accident, faute d'infrastructures adaptées. Il serait donc particulièrement pertinent pour améliorer la qualité de l'air de développer un réseau de **pistes cyclables protégées**, c'est à dire séparées physiquement du trafic automobile, **et continues** sur les axes principaux de manière à éviter de se retrouver au beau milieu d'une circulation automobile dense au sortir d'une section protégée.

Des propositions efficientes de report modal aux différentes échelles sont une urgence

Conclusion

Le PPA 83 ne propose pas d'amélioration significative des transports routiers en termes de réduction du trafic.

C'est pourtant la source principale des émissions à caractère polluant.

L'amélioration des performances des motorisations ne sera pas suffisante pour limiter les pollutions aux niveaux que l'Europe, les documents de planification national et régional, ainsi que l'OMS préconisent.

Pourtant ailleurs des solutions sont mises en œuvre pour favoriser les transport en commun attractifs et non polluants, pour offrir des itinéraires cyclables pertinents et sûrs, pour offrir des circulations piétonnes du quotidien agréables. .

Nous vivons entre mer et montagne mais aussi en bordure d'autoroute et souhaitons que le Plan de Protection de l'Atmosphère affiche des objectifs plus probants sur l'amélioration de la qualité de l'air.

(1) Notice explicative Plan de Protection de l'Atmosphère du Var – Objectifs 2025 DREAL PACA / 03 août 2021
(2) (Evaluation du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var Février 2021
AtmoSud Page 3/962
(3) Evaluation du Plan de Protection de l'Atmosphere du Var Février 2021
AtmoSud Page 14/962
(4) pour mémoire les objectifs fixés en 2013à l'exploitant des TC (transdev)était de 32 800 000 de voyageurs en 2021. Dans la Marseillaise le 11 10 2021, l'élu métropolitain en charge des transports fait état de 25 000 000 de voyageurs par an.
(5) **L'autorité environnementale** conclue son avis comme suit : *Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution. C'est tout particulièrement le cas le long des autoroutes A50 et A57. S'il intègre bien des mesures générales d'organisation des déplacements qui incombent aux communautés d'agglomération, il n'en comporte aucune relative à l'usage des autoroutes. Par ailleurs, il ne s'attaque pas vraiment à l'enjeu sanitaire majeur que constitue la pollution chronique par l'ozone qui a plutôt tendance à augmenter, avec des effets sur la santé des populations, mais aussi sur la biodiversité. Il conclut au respect à l'horizon 2025 des valeurs limites des directives européennes pour les oxydes d'azote et les particules. Mais l'atteinte de cet objectif ne pallie pas l'insuffisance des mesures pour réduire les effets sanitaires significatifs de la pollution de l'air dans son ensemble pour un nombre important d'habitants (jusqu'à 100 000) du Var et ses conséquences pour les milieux naturels*

De: Michel BILLOTTE (michel.billotte@gmail.com)
Date: 25/10/2021 16:14
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Objet: **[Spam] Commentaires sur le PPA83 au titre de l'enquête publique.**

Bonjour,

Le projet de PPA qui est présenté souffre de nombreuses insuffisances, dont beaucoup ont été relevées par l'autorité environnementale dans son avis, voire dans l'avis du Président de la Région SUD-PACA. Rappelons ses principales lacunes :

- L'objectif essentiel d'un PPA, à savoir : « *atteindre zéro habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air à l'horizon 2025, et se rapprocher rapidement des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé* », ne sera pas atteint, d'après l'évaluation d'ATMOSUD. Ceci sur la base des anciennes normes OMS, alors même que ces normes viennent d'être aggravées.
- Les objectifs du PPA83 sont moins ambitieux que ceux du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prépa/2017) et ceux du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET/2019), alors même que sa compatibilité avec celui-ci est une obligation légale. (L222-4 du code de l'environnement)
- Alors que les émissions d'oxyde d'azote sont dues pour l'essentiel au trafic routier, le PPA83 ne présente aucune proposition sérieuse d'amélioration de cette source de pollution.
    - Les hypothèses de report modal vers les TC, issues des hypothèses du PDU ne pourront être atteintes, faute d'une amélioration suffisante du réseau.
    - Aucune zone à faible émissions (ZFE), pourtant obligatoire, n'a été identifiée.
    - La croissance du trafic autoroutier notamment sur A57, du fait de son élargissement n'a pas été pris en compte.
- Le PPA précédent avait recommandé d'éviter l'implantation d'établissements sensibles à proximité des sources de pollution. Cette recommandation n'ayant eu aucun effet, l'actuel PPA83 l'a carrément supprimée !...

Mais plus encore que ces insuffisances, ce qui a manqué à la préparation de ce document ce sont deux choses essentielles :

1. La description de **projets envisageables**, dont la réalisation - objectif du PPA83 permettra d'améliorer la qualité de l'air de façon réelle et substantielle. Ce sont notamment :

    - Un vrai Transport Collectif en **Site Propre (TCSP)** urbain, qui permettra un transfert significatif de l'usage de la voiture individuelle vers les transports collectifs dans les déplacements internes à l'agglomération de Toulon.
    - La réalisation d'un **RER Toulonnais** qui nécessite la création d'une troisième voie de chemin de fer entre St Cyr sur mer et Carnoules. Cette ligne à haute fréquence (15 minutes, ou mieux, en heures de pointe) desservira toutes les gares, y compris 'Sainte Musse' où elle sera en connexion avec le TCSP. Ce RER permettra un transfert significatifs de l'usage de la voiture individuelle vers le train pour les déplacements entre Toulon et sa grande couronne.
    - La création et la mise en service d'une zone à faible émission (**ZFE**) où l'usage des modes de transports carbonés sera significativement réduite.
    - Le déplacement de tout ou partie de la zone d'embarquement des **ferries vers Brégaillon**, accompagné de l'électrification des quais correspondants, et d'un raccordement direct à A50, qui permettra de supprimer tout ou partie des trafics routiers parasites liés aux ferries sur le réseau urbain de Toulon.

2. Une **visibilité et** une **intelligibilité** permettant au grand public de s'approprier ce document, voire de contribuer à son élaboration, que procureraient par exemple :

- Des **réunions** régulières et **fréquentes** (plusieurs par an au fil de l'élaboration du document...) de présentation – discussion avec les associations représentatives, ou 'agréées environnement', tout au long de la conception du plan ;
- Une **exposition finale** présentant au grand public le PPA83 envisagé, avec ses hypothèses, ses options et ses résultats attendus, et un cahier de commentaires ouvert au public.

Je vous souhaite bonne réception de ces commentaires,

Michel BILLOTTE
Ingénieur des P&C, en retraite

16

[Spam] PPA du VAR, observations du CIL du Quartier Godillot - Hyères

De: "CIL Godillot" <cilgodillot.hyeres@gmail.com> 27/10/2021 14:24

À: ppa83-epvar@administrations83.net

Cc: "[redacted]

Madame, Monsieur,

Je vous pris de trouver ci dessous les remarques, avis et propositions du **CIL du Quartier Godillot**, à l'occasion de l'enquête publique relative au PPA du VAR.

"Le PPA proposé prend en compte la situation de référence 2017 pour la pollution (p 135) et de 2016 concernant la population (INSEE).

Hors, depuis, loi ALUR, nous comptons de multiples constructions et par conséquent, une augmentation de la population et du trafic routier (page 140).

Scénario 2025 p135, éléments pris en compte

Pour le transport routier, l'hypothèse d'évolution du trafic e de +4,1 % entre 2017 et 2025 a été retenue, commune aux 3 PPA de la région.

Cependant, la situation sanitaire liée au Covid, volontairement absente de l'étude (page 135), a incité la population à utiliser davantage leur véhicule personnel.

Il faut aussi noter l'explosion de la mise en circulation de voiturettes essentiellement diesel, pour les moins de 18 ans.

Il est permis de penser que les jeunes, quelle que soit la situation sanitaire à venir n'abandonneront pas ce moyen de locomotion.

Par ailleurs, rien n'indique aujourd'hui que ce genre d'épidémie disparaitra.

Comme indiqué dans le plan d'action sur le thème des transports, la création d'un parking relais à l'Ouest d'Hyères et d'un parking de proximité pour la mise en place d'une navette comme c'est le cas au Sud et à l'Est sont nécessaires

L'Ouest hyérois comptera à l'horizon 2025, environ 1400 logements supplémentaires (au 26/10/2021, hors constructions individuelles, plus 1364 logements projetés jusqu'en 2024).

Plan d'action page 71, promouvoir la pratique du Vélo. Il faudrait pour cela qu'Hyères et la Métropole facilite ce type de déplacement trop de lieux sont aujourd'hui inaccessibles en toute sécurité à vélo :

- *Absence de pistes cyclables vers Centre Azur et vers la zone commerciale sud (Grand Frais, Brico Leclerc...etc.)*
- *Absence de piste cyclable pour accéder au lycée de Costebelle et au stade vélodrome,*
- *Absence de pistes cyclables route des Loubes vers La Moutonne et de La Bayorre vers La Crau,*
- *Absence de piste entre les Salins d'Hyères et Mauvanne, projet qui n'a pas trouvé de solution depuis plus de 20 ans pour soi-disant, des Tamaris à préserver.....*
- *Manque de continuité de certaines pistes et certaines routes conseillées non adaptées (exemple plan vélo TPM 2021, pour Hyères, ulitiser la rue du 8 mai alors que les voitures ont déjà du mal à se croiser...etc.*

Comme évoqué avec la société Atmosud en mars 2020, il nous apparait peu réaliste de se satisfaire du seul point de mesure situé sur le toit du parc Hôtel qui n'enregistre que les particules PM10 et l'Ozone.

De même, au regard de la situation sur Toulon et La Valette, des vents dominants et de l'augmentation

constatée de la circulation est-ouest à Hyères et de l'urbanisation, il nous semble hasardeux de n'afficher que des résultats basés sur de la modélisation qui, comme souligné dans le PPA page 140, a dû faire l'objet d'une correction.

Nos doutes se sont renforcés avec la création pour l'agglomération toulonnaise d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE - m) (décret paru le 17 septembre 2020 au Journal officiel) depuis 2020 ***en raison de dépassement régulier des valeurs limites de qualité de l'air***

Nos doutes semblent prendre une nouvelle dimension avec la publication dans le Var Matin du 15 octobre 2021 d'un article révélant que la totalité de la population de la Région est surexposée à la pollution atmosphérique et notamment à l'ozone, au dioxyde d'azote et aux PM2,5.

L'OMS de son côté affirme que les particules ultra-fines (PUF) sont les plus dangereuses, pénétrant plus profondément dans l'organisme et notamment dans le sang. Or, ces dernières ne sont pas encore mesurées.

Pourtant, l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses) recommande, depuis 2017, le suivi de ces polluants non réglementés, en complément des particules PM2,5 et PM10 et insiste sur la mise en place d'une surveillance pérenne de ces polluants émergents.

À partir du gain des émissions estimées, les concentrations prévisionnelles sur le territoire à l'horizon 2025 avec les actions du PPA ont été calculées grâce à un modèle de dispersion atmosphérique des polluants.

Malgré cela, les modélisations d'AtmoSud montrent des dépassements des valeurs limites réglementaires toujours présents sur quelques zones de l'agglomération où les sources d'émissions polluantes sont les plus nombreuses, en particulier liées au trafic routier page 28 PPA

Pour autant, le plan d'action du PPA est loin de se limiter à intégrer les actions les plus significatives des plans, schémas ou programmes d'action des collectivités. L'un des objectifs de la démarche est également de montrer que le PPA est capable de faire émerger de nouvelles actions favorables à la qualité de l'air qui sont le fruit direct de la dynamique partenariale maintenue tout au long du processus de révision page 105.

Il est regrettable que les PUF ne soient pas prisent en compte et que le plan d'action soit basé sur un tendanciel lié à des modélisations souffrant d'imperfections comme précisées dans le doc page 140.

*Sur ces considérations, Le CIL renouvelle sa demande de mesures sur site des polluants réglementés et si possible des PUF avec une campagne de mesure le long de la voie Ritondale, au rond-point Henri Petit et sur les voies les plus embouteillées. Il nous parait indispensable d'intégrer dans le périmètre d'une nouvelle campagne de mesure la période estivale où l'afflux de touristes sature le trafic à Hyères et le grand nombre de Camping-Car qui pour la plupart affiche des vignettes Critair 4 ou 5**

**L'achat d'un Camping–car s'inscrit dans la durée. Les plus récents bénéficient d'une vignette Critair 4. En l'absence de contournement de la Ville d'Hyères, et même de Toulon, l'agglomération est-elle prête à exclure ces touristes et leurs retombées économiques ?*

En conclusion, une cartographie basée sur un relevé sur site serait particulièrement opportune dans le cadre de ce PPA et notamment pour l'urbanisation de la Crestade qui a pour objectif d'être labellisée écoquartier."

En vous remerciant par avance,
Bien cordialement,

Le Président du CIL du Quartier Godillot,
Pascal Janier
[redacted]

www.cilgodillot.fr

17

Sujet : [INTERNET] Fw: [Spam] avis sur enquete PPA
De : PPA83-EPVAR <ppa83-epvar@administrations83.net>
Date : 29/10/2021 09:57
Pour : [redacted]

De: Cheinet André [redacted]
Date: 28/10/2021 18:22
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Cc: gerard casolari [redacted]
Objet: **[Spam] avis sur enquete PPA**

Message de André Cheinet

116 chemin de l'evescat 83500 la Seyne sur mer

Remarques sur le PPA du Var

Contexte

Il est important que le PPA83 soit ambitieux. Il ne peut être pris pour objectif les limites fixées actuellement en Europe, puisqu'il est connu que les valeurs limites sont en cours de révision à la baisse.

Je suis inquiet de constater que le PPA du Var n'est pas compatible avec des documents de rang supérieur

Les objectifs du PPA du Var sont moins ambitieux que ceux du **plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prépa/2017)** et ceux du **schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET/2019)**

Or les objectifs de réduction des émissions du PPA sont inférieurs à ceux du SRADDET mais la compatibilité avec celui-ci est une obligation légale . (L222-4 du code de l'environnement)

S'attaquer aux causes principales : sur le périmètre du PPA 70% des émissions d'oxydes d'azotes sont dues au secteur routier (1)

Les « améliorations » liées au PDU de Toulon Provence Méditerranée approuvé en décembre 2016 prises en compte sans évaluation par ATMOSUD

Le PPA se contente de reprendre les hypothèses d'amélioration du report modal du Plan de Déplacements Urbains de 2016 sans les valider ou les actualiser. Elles sont prises en compte comme dans ce document dont nous savons pourtant qu'il n'a pas précisé la nature des LHNS (*lignes à haut niveau de service : appellation non contrôlée ; lignes qui n'existent pas à ce jour)* censées améliorer l'offre de transports en commun (TC)

Le PPA n'a pas eu communication d'information sur l'utilisation de la flotte TC. (2)

Le PPA retient faute de précisions comme hypothèse de périmètre de la future Zone à faible émissions le centre-ville de Toulon. Ainsi le PPA présente **une évaluation trop approximative** des évolutions espérées en matière de report modal.

A propos de l'usage du vélo

Selon le plan France Relance, l'objectif est de tripler, d'ici **2024**, la part du vélo dans les déplacements de tous les jours, en passant de 3 à **9 %.**

Le plan de déplacement de TPM affiche un objectif de 3% en 2025. Le manque d'ambition local est patent.

Le PPA ne présente pas de carte des zones prioritaires pour l'amélioration de la qualité de l'air

Il suffit de se reporter aux cartes d'ATMOSUD pour situer l'enjeu majeur de protection des populations.

Il faut noter que pour l'évaluation de cette dernière n'est prise légalement en compte que la résidence et non la présence journalière.

La pollution engendrée par les autoroutes n'est pas prise en compte

C'est une des observations majeures de l'autorité environnementale. (3)

Il faut ajouter que l'élargissement de l'autoroute A57 n'est retenu que pour l'effet de la bande d'arrêt d'urgence ouverte aux bus (sur moins

de la moitié du linéaire au sud).

L'effet de l'augmentation de trafic probable n'est pas évalué.

La pollution à l'ozone tend à augmenter d'année en année, elle touche tout le territoire. Ce polluant porte atteinte tant à la population qu'au milieu naturel. Il est maintenant reconnu que pour en diminuer la formation il faut réduire les précurseurs de ce gaz. Encore une fois il faut réellement avoir pour ambition la réduction significative du CO^2, des Nox et des particules PM10 et 2,5 (sans encore évoquer les particules ultrafines pour lesquelles les études ne manquent pas d'être inquiétantes).

En ne proposant pas d'actions à effet suffisamment significatif , ce PPA ne garantit pas une amélioration de la situation actuelle voire n'interdit pas sa dégradation.

Suggestion de PROPOSITIONS : ces constats étant faits, je souhaite mentionner les propositions suivantes incluant des propositions efficientes de report modal .

Le déplacement des ferries à Brégaillon : même si les quais de ferry sont électrifiés de manière à ce que les ferries puissent couper leur moteur dans le port de Toulon, il n'en reste pas moins que le trafic automobile induit par les arrivées et départ de ferries est une réelle nuisance pour les riverains de cette partie très dense de Toulon. Un déplacement du terminal de ferry à Brégaillon, port particulièrement sous-utilisé, serait une réponse adéquate à ce problème, de par la proximité d'un échangeur de l'autoroute et du fait que les environs soient peu peuplés. A terme, l'embranchement ferré pourrait même permettre d'acheminer des voyageurs.

Création de la 3 voie du réseau TER : Je pense important d'offrir aux varois des alternatives à l'usage de la voiture pour se rendre dans la métropole Toulonnaise. Pour cela, le passage à 3 voies de la ligne de chemin de fer de Saint-Cyr à La Farlède puis Carnoules me semble une nécessité qui permettrait un bien meilleur report modal grâce à une augmentation du cadencement des TER, mais également grâce à une robustesse accrue du réseau en cas d'incident sur une des voies. Cette robustesse, au-delà du cadencement, est la condition pour que les usagers utilisent en confiance le TER comme mode de transport privilégié.

La création d'une ligne de tramway sur le cœur de la métropole : aucun document sérieux et étayé n'a jamais attesté de l'efficacité d'une ligne de BHNS en tant qu'axe lourd Est-Ouest du réseau Mistral. On peut légitimement avoir de gros doutes sur le fait que le remplacement d'une ligne de bus (la ligne 1) par une autre ligne de bus (BHNS mais en site partagé sur des portions très embouteillées du parcours) puisse apporter un gain à la hauteur des enjeux. Le report modal actuel est d'ailleurs très faible, malgré la mise en place de parking P+R en périphérie, du fait de l'inefficacité du réseau Mistral.
Le tramway avait quant à lui été déclaré d'utilité publique, son intérêt avait donc été démontré. Je suggère de revenir le plus rapidement possible à ce projet en intégrant ses apports indéniables en termes d'amélioration de la qualité de l'air dans la révision du PPA.

Développement d'un réseau de piste cyclables protégées et continues : dans l'optique de proposer des alternatives au trafic routier, je pense que le développement de l'usage du vélo peut particulièrement pertinent dans un territoire avec **320 jours de beau temps par an.** Un frein actuel à l'usage du vélo est le risque important d'accident, faute d'infrastructures adaptées. Il serait donc particulièrement pertinent pour améliorer la qualité de l'air de développer un réseau de **pistes cyclables protégées**, c'est à dire séparées physiquement du trafic automobile, **et continues** sur les axes principaux de manière à éviter de se retrouver au beau milieu d'une circulation automobile dense au sortir d'une section protégée.

POUR TOUTES CES RAISONS, JE DONNE UN AVIS NEGATIF AU PPA TEL QUE PRESENTE . LE PPA DOIT INCLURE LES REMARQUES ET PROPOSITIONS FAITES CI-DESSUS.

La Seyne le 28 octobre 2021

André Cheinet

(1) Evaluation du Plan de Protection de l'Atmosphere du Var Février 2021

AtmoSud Page 14/962

(2) pour mémoire les objectifs fixés en 2013 à l'exploitant des TC (transdev) était de 32 800 000 de voyageurs en 2021. Dans la Marseillaise le 11 10 2021, l'élu métropolitain en charge des transports fait état de 25 000 000 de voyageurs par an.

(3) **L'autorité environnementale** conclut son avis comme suit : *Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution. C'est tout particulièrement le cas le long des autoroutes A50 et A57. S'il intègre bien des mesures générales d'organisation des déplacements qui incombent aux communautés d'agglomération, il n'en comporte aucune relative à l'usage des autoroutes. Par ailleurs, il ne s'attaque pas vraiment à l'enjeu sanitaire majeur que constitue la pollution chronique par l'ozone qui a plutôt tendance à augmenter, avec des effets sur la santé des populations, mais aussi sur la biodiversité. Il conclut au respect à l'horizon 2025 des valeurs limites des directives européennes pour les oxydes d'azote et les particules. Mais l'atteinte de cet objectif ne pallie pas l'insuffisance des mesures pour réduire les effets sanitaires significatifs de la pollution de l'air dans son ensemble pour un nombre important d'habitants (jusqu'à 100 000) du Var et ses conséquences pour les milieux naturels*

18

Sujet : [INTERNET] Fw: [Spam] avis sur enquête PPA
De : PPA83-EPVAR <ppa83-epvar@administrations83.net>
Date : 29/10/2021 09:57
Pour : [redacted]

De: SUD VAR (sud-83@hotmail.fr)
Date: 28/10/2021 21:11
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Objet: [Spam] avis sur enquête PPA

Message de Adrien TERRAS
[redacted]

Remarques sur le PPA du Var
Contexte
Il est important que le PPA83 soit ambitieux. Il ne peut être pris pour objectif les limites fixées actuellement en Europe, puisqu'il est connu que les valeurs limites sont en cours de révision à la baisse.
Je suis inquiet de constater que le PPA du Var n'est pas compatible avec des documents de rang supérieur
Les objectifs du PPA du Var sont moins ambitieux que ceux du **plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (Prépa/2017)** et ceux du **schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET/2019)**
Or les objectifs de réduction des émissions du PPA sont inférieurs à ceux du SRADDET mais la compatibilité avec celui-ci est une obligation légale . (L222-4 du code de l'environnement)
S'attaquer aux causes principales : sur le périmètre du PPA 70% des émissions d'oxydes d'azotes sont dues au secteur routier (1)
Les « améliorations » liées au PDU de Toulon Provence Méditerranée approuvé en décembre 2016 prises en compte sans évaluation par ATMOSUD
Le PPA se contente de reprendre les hypothèses d'amélioration du report modal du Plan de Déplacements Urbains de 2016 sans les valider ou les actualiser. Elles sont prises en compte comme dans ce document dont nous savons pourtant qu'il n'a pas précisé la nature des LHNS (*lignes à haut niveau de service : appellation non contrôlée ; lignes qui n'existent pas à ce jour)* censées améliorer l'offre de transports en commun (TC)
Le PPA n'a pas eu communication d'information sur l'utilisation de la flotte TC. (2)
Le PPA retient faute de précisions comme hypothèse de périmètre de la future Zone à faible émissions le centre-ville de Toulon. Ainsi le PPA présente **une évaluation trop approximative** des évolutions espérées en matière de report modal.
A propos de l'usage du vélo
Selon le plan France Relance, l'objectif est de tripler, d'ici **2024**, la part du vélo dans les déplacements de tous les jours, en passant de 3 à **9 %**.
Le plan de déplacement de TPM affiche un objectif de 3% en 2025. Le manque d'ambition local est patent.
Le PPA ne présente pas de carte des zones prioritaires pour l'amélioration de la qualité de l'air
Il suffit de se reporter aux cartes d'ATMOSUD pour situer l'enjeu majeur de protection des populations.
Il faut noter que pour l'évaluation de cette dernière n'est prise légalement en compte que la résidence et non la présence journalière.
La pollution engendrée par les autoroutes n'est pas prise en compte
C'est une des observations majeures de l'autorité environnementale. (3)
Il faut ajouter que l'élargissement de l'autoroute A57 n'est retenu que pour l'effet de la bande d'arrêt d'urgence ouverte aux bus (sur moins de la moitié du linéaire au sud).
L'effet de l'augmentation de trafic probable n'est pas évalué.
La pollution à l'ozone tend à augmenter d'année en année, elle touche tout le territoire. Ce polluant porte atteinte tant à la population qu'au milieu naturel. Il est maintenant reconnu que pour en diminuer la

formation il faut réduire les précurseurs de ce gaz. Encore une fois il faut réellement avoir pour ambition la réduction significative du CO^2, des Nox et des particules PM10 et 2,5 (sans encore évoquer les particules ultrafines pour lesquelles les études ne manquent pas d'être inquiétantes).
En ne proposant pas d'actions à effet suffisamment significatif , ce PPA ne garantit pas une amélioration de la situation actuelle voire n'interdit pas sa dégradation.
Suggestion de PROPOSITIONS : ces constats étant faits, je souhaite mentionner les propositions suivantes incluant des propositions efficientes de report modal .
Le déplacement des ferries à Brégaillon : même si les quais de ferry sont électrifiés de manière à ce que les ferries puissent couper leur moteur dans le port de Toulon, il n'en reste pas moins que le trafic automobile induit par les arrivées et départ de ferries est une réelle nuisance pour les riverains de cette partie très dense de Toulon. Un déplacement du terminal de ferry à Brégaillon, port particulièrement sous-utilisé, serait une réponse adéquate à ce problème, de par la proximité d'un échangeur de l'autoroute et du fait que les environs soient peu peuplés. A terme, l'embranchement ferré pourrait même permettre d'acheminer des voyageurs.
Création de la 3 voie du réseau TER : Je pense important d'offrir aux varois des alternatives à l'usage de la voiture pour se rendre dans la métropole Toulonnaise. Pour cela, le passage à 3 voies de la ligne de chemin de fer de Saint-Cyr à La Farlède puis Carnoules me semble une nécessité qui permettrait un bien meilleur report modal grâce à une augmentation du cadencement des TER, mais également grâce à une robustesse accrue du réseau en cas d'incident sur une des voies. Cette robustesse, au-delà du cadencement, est la condition pour que les usagers utilisent en confiance le TER comme mode de transport privilégié.
La création d'une ligne de tramway sur le cœur de la métropole : aucun document sérieux et étayé n'a jamais attesté de l'efficacité d'une ligne de BHNS en tant qu'axe lourd Est-Ouest du réseau Mistral. On peut légitimement avoir de gros doutes sur le fait que le remplacement d'une ligne de bus (la ligne 1) par une autre ligne de bus (BHNS mais en site partagé sur des portions très embouteillées du parcours) puisse apporter un gain à la hauteur des enjeux. Le report modal actuel est d'ailleurs très faible, malgré la mise en place de parking P+R en périphérie, du fait de l'inefficacité du réseau Mistral.
Le tramway avait quant à lui été déclaré d'utilité publique, son intérêt avait donc été démontré. Je suggère de revenir le plus rapidement possible à ce projet en intégrant ses apports indéniables en termes d'amélioration de la qualité de l'air dans la révision du PPA.
Développement d'un réseau de piste cyclables protégées et continues : dans l'optique de proposer des alternatives au trafic routier, je pense que le développement de l'usage du vélo peut particulièrement pertinent dans un territoire avec **320 jours de beau temps par an**. Un frein actuel à l'usage du vélo est le risque important d'accident, faute d'infrastructures adaptées. Il serait donc particulièrement pertinent pour améliorer la qualité de l'air de développer un réseau de **pistes cyclables protégées**, c'est à dire séparées physiquement du trafic automobile, **et continues** sur les axes principaux de manière à éviter de se retrouver au beau milieu d'une circulation automobile dense au sortir d'une section protégée.
POUR TOUTES CES RAISONS, JE DONNE UN AVIS NEGATIF AU PPA TEL QUE PRESENTE . LE PPA DOIT INCLURE LES REMARQUES ET PROPOSITIONS FAITES CI-DESSUS.
Ollioules le 28 octobre
Adrien TERRAS

(1) Evaluation du Plan de Protection de l'Atmosphere du Var Février 2021
AtmoSud Page 14/962
(2) pour mémoire les objectifs fixés en 2013 à l'exploitant des TC (transdev) était de 32 800 000 de voyageurs en 2021. Dans la Marseillaise le 11 10 2021, l'élu métropolitain en charge des transports fait état de 25 000 000 de voyageurs par an.
(3) **L'autorité environnementale** conclut son avis comme suit : *Le PPA soumis à l'avis de l'Ae présente un niveau d'ambition assez faible et n'apporte qu'une valeur ajoutée limitée par rapport au scénario au fil de l'eau. Il ne s'appuie pas sur une évaluation quantitative des risques sanitaires et ne vérifie pas si ses effets positifs seront suffisants pour préserver la santé des habitants des quartiers les plus touchés par la pollution. C'est tout particulièrement le cas le long des autoroutes A50 et A57. S'il intègre bien des mesures générales d'organisation des déplacements qui incombent aux communautés d'agglomération, il n'en comporte aucune relative à l'usage des autoroutes. Par ailleurs, il ne s'attaque pas vraiment à l'enjeu sanitaire majeur que constitue la pollution chronique par l'ozone qui a plutôt tendance à augmenter, avec des effets sur la santé des populations, mais aussi sur la biodiversité. Il conclut au respect à l'horizon 2025 des valeurs limites des directives européennes pour les oxydes d'azote et les particules. Mais l'atteinte de cet objectif ne pallie pas l'insuffisance des mesures pour réduire les effets sanitaires significatifs de la pollution de l'air dans son ensemble pour un nombre important d'habitants (jusqu'à 100*

000) du Var et ses conséquences pour les milieux naturels

A l'attention de Madame Mireille GAIERO,
Présidente de la commission de l'enquête publique
d'approbation du P.P.A. Var.

Le P.P.A est très bien rédigé, mais beaucoup de questions demeurent en suspens.

De plus, les territoires se développent rapidement mais faute d'être avant-gardiste et pour éviter les sanctions de l'Europe « l'hémorragie » se jugule dans l'urgence !

(*Dixit Carlos MORENO, professeur à l'université Panthéon-Sorbonne, IAE Paris.*)

Carlos MORENO, né en Colombie, connait bien les mégapoles sud-américaines et a vu ce continent très attachant, très riche en ressources naturelles et culturelles se dégrader.

D'une part avec les menaces climatiques, économiques et l'exclusion sociale, nous devrons avoir un regard pluridisciplinaire sur le défi urbain à l'heure de l'anthropocène,

D'autre part avec l'exploitation éhontée des terres, l'explosion urbaine et la misère qu'elles ont engendrée.

Enfin il travaille avec Muhammad YUNUS, prix Nobel de la Paix pour atteindre un triple zéro : zéro carbone, zéro pauvreté, zéro exclusion.

Quel que soit l'exemple de protection ou d'aménagement à implanter et sans trahir de secret, pour que l'activité puisse perdurer et dont la liste non exhaustive servira à mettre à jour et/ou élaborer les divers règlements, arrêtés, PLU, PLUi, SCOT...

- Agriculture :

Selon Edouard MANET « pourque la campagne n'a du charme que pour ceux qui ne sont pas obligés d'y habiter ».

Interdire totalement le brûlage (car par exemple les ceps de vignes sont saturés de sulfates, de soufre et de pesticides), ou l'autoriser à tous les propriétaires qui demeurent en zone agricole.

En contrepartie de l'interdiction, la possibilité de mettre en place dans les vignobles et terres agricoles cultivés, des panneaux photovoltaïques pivotants permettront de fournir de l'énergie et éviteront le déficit hydride des plantations en pivotant au gré de l'orientation du soleil et aussi en fonction de l'hygrométrie.

- Marine et bases diverses :

La plantation de 1 000 arbres pour 270 HA, est non seulement dérisoire mais soutenue (c'est-à-dire financée) par la métropole et la région Sud, il est vrai que l'Etat est surendetté !

Une haie arbustive avec une essence peu inflammable (pyracantha ou autres) de 400 m de long c'est-à-dire sur le périmètre d'un hectare avec un sujet planté tous les 0.50 m totalise 800 arbustes ou au besoin un peu moins (pour la sécurité) par des ruptures de plantation afin d'éviter l'effet « trainée de poudre » lors d'un éventuel incendie.

Entre 20 000 et 24 000 personnes œuvrent dans l'arsenal de Toulon, ne peuvent-ils pas prendre les transports spéciaux mis en service (comme auparavant) pour rejoindre et sortir de la base. Aussi pour essayer d'y parvenir, la Région donne déjà la gratuité du trajet « domicile-travail » au personnel militaire mais ne faudrait-il pas peut-être en plus, limiter l'accès aux parkings dans ce site et dans les bases de la métropole ?

- Transports terrestres :

Même si l'Etat investit aujourd'hui 4.4 milliards d'euros dédiés à la mobilité, comment les véhicules militaires sont-ils motorisés à l'intérieur de l'arsenal et dans les bases varoises. Sont-ils thermiques, hybrides ou électriques, l'armée a-t-elle commencé à décarboner son parc ?

Les véhicules hybrides ou électriques sont très chers. Une personne au SMIC ou un retraité avec un faible pouvoir d'achat pourra-t-il acheter une nouvelle petite voiture vendue en France 20 000 € avec la déduction de la prime alors que le prix de revient hors du territoire est de 5 000 €.

Les taxes (à l'importation) ne pourraient-elles pas être revues à la baisse pour que ces véhicules soient beaucoup plus abordables !

N'allons-nous pas vers une désertification des campagnes et une exclusion des plus démunis qui seront de moins en moins autonomes avec la suppression de leurs véhicules non récents ?

De plus avec un véhicule haut de gamme, l'autonomie est inférieure à 800 kms, comment voir sa famille de l'autre côté de la France ou à l'étranger si les véhicules plus anciens sont interdits de rouler et qu'en sera-t-il pour les touristes et les étrangers qui seront juste de passage ou qui embarqueront, auront-ils les mêmes contraintes ?

Dans les garages, les carrosseries et les casses, les ouvriers ne sont pas formés pour réparer ces véhicules et n'en veulent pas car des accidents mortels se sont produits lors d'interventions ou du recyclage.

Où est-il le projet de Tram, qui est en fait le moyen de transport le moins polluant derrière le vélo et la marche ?

Nous ne sommes pas à Paris où il y des autobus, des métropolitains, des RER toutes les dix minutes de jour comme de nuit et pourque le développement des transports en commun remplace la voiture et ce pour l'inciter, ne devons-nous pas envisager une quasi-gratuité comme au Luxembourg ? Quant à la sécurité, ne sera-t-elle pas aléatoire (pour les noctambules qui voudront sortir notamment en tenue de soirée et costume ...) ?

L'autoroute est payante à la sortie ouest de Toulon et lors des travaux dans les gorges d'Ollioules, les personnes qui travaillent à Toulon et qui entre autres habitent Sainte-Anne d'Evenos et au-delà doivent s'acquitter du paiement de l'aller et du retour journalièrement. Ne faudrait-il peut-être pas qu'Escota/Vinci s'adapte à la vie de la métropole, en deçà des travaux qui se font à l'est de Toulon (et pourquoi pas, nous pouvons rêver d'avoir la totalité des autoroutes gratuites dans le Var car Toulon n'est-il pas géographiquement enclavé entre l'arsenal et le Faron) ?

Les voies pour véhicules lents de type voiture sans permis sont inexistantes et les pistes cyclables et trottoirs sont insuffisants, qu'en est-il des routes partagées véhicules lents/cyclistes/trottoirs (dans le même acabit que certaines voies cyclables au Lavandou ...) ?

Cela fait au minimum trente (30) ans que l'on parle de faire une piste cyclable sur la D12 des Vieux Salins d'Hyères à Pierrefeu alors que l'aéroport se développe et que sur le tronçon compris entre les RD 42 et 98, l'existence des Tamaris d'Afrique bloquent le dossier. Ne pouvons-nous pas déplanter et replanter ces arbrisseaux ? En outre par ailleurs, les pistes qui existent sont en partie regoudronnées et les arrêts de bus remis aux normes !

De plus celle de la route de la Crau-Pierrefeu (D29), dont les travaux ont commencé, ne va même pas à l'école de la Navarre et encore moins au camping le Pinédou sur la route de Maraval (D58) !

Le tronçon de Solliès-Toucas à Belgentier (D554), les gorges d'Ollioules (DN8) accidentogènes sont loin d'être élargis !

- <u>Transports aériens :</u>

Qu'en est-il de la décarbonation des avions, hélicoptères civils et militaires avec du S.A.F. « Sustainable Alternative Fuel » ? Et qu'en est-il de l'aéroport neutre carbone avec la certification 3+ et pourquoi pas ACA 4+ (par « l'Airport Carbone Accréditation ») ?

Car actuellement même s'ils occasionnent beaucoup de bruits, apparemment ils ne polluent pas alors que parfois les « chasseurs » dégazent leurs kérozène en dernier recours sur les propriétés bâties et habitées à proximité de la B.A.N. !

Pour les hélicoptères d'entrainement, ne serait-il pas plus judicieux de les voir graviter pour les exercices entre les îles d'Hyères et La Corse afin d'éviter les nuisances sonores et polluantes ?

- <u>Bateaux</u> :

Les parkings de l'embarcadère seront munis d'ombrières brumisées dotées de panneaux photovoltaïques afin d'obtenir que les moteurs des véhicules en attente de chargement soient arrêtés. Mais pourquoi brumiser alors que le Var manque d'eau et que les touristes désirent aller davantage au sud c'est-à-dire pour avoir plus de soleil et encore plus chaud ? Aussi ces cellules qui alimenteront pour partie ou en totalité les infrastructures (éclairage public à leds ...), rechargeront les moyens de locomotions et ce pareillement pour les parkings militaires (si toutefois elles ne représentent pas un danger).

Les bateaux de croisière autres que les ferrys ne peuvent-ils pas accoster avec un aménagement adéquat à Saint-Mandrier comme initialement prévu en contre partie de la délocalisation de la base d'hélicoptères sur la B.A.N. d'Hyères et mettre à leur

disposition pour les visites des navettes électriques, hybrides ou hydrogènes (vert de préférence) qui relieront Toulon ou autres villes.

Les bâtiments de « La Royale » sont-ils alimentés électriquement à quai et naviguent-ils avec des carburants peu soufrés ?

- Bâtiments privés, publics :

(A New York des bassins de rétentions sont créés en haut des gratte-ciel pour prévenir des inondations).

Dans la même optique les bâtiments à créer ou à réhabiliter peuvent s'équiper en toitures terrasse ou en tuiles, d'hélices éoliennes horizontales (protégées pour modérer la susceptibilité de la L.P.O. par des grilles qui préservent les oiseaux) dont les axes montés sur socles anti-vibratiles seront orientés selon les vents dominants pour fournir avec un onduleur et un inverseur, l'énergie de fonctionnement de la structure.

Le non remplacement des climatiseurs qui réchauffent l'atmosphère et à la place l'installation des ventilateurs qui brassent l'air uniquement.

Le changement des chaudières se réalise difficilement du fait du coût des matières premières et dont le passage au gaz pourra s'accélérer si le gaz de Russie moins cher remplace celui du Moyen-Orient.

Aussi au vu de ce qui précède et pour éviter d'autres mouvements sociaux, ne faudrait-il pas déjà résoudre toutes ces problématiques ?

N'étiolons-nous pas les citoyens de toute une Nation dans la précipitation ?

Car si l'Etat a des moyens limités, le résident « lambda » est encore bien moins aisé pour changer sa voiture ! et les véhicules un peu anciens disparaitront de leur belle mort, puis leur remplacement s'effectuera dans la foulée progressivement.

Alors que tout le monde peut mettre sa pierre à l'édifice. Les particuliers, les entreprises, les collectivités ... budgétiseront puis s'équiperont d'eux-mêmes sans contraintes supplémentaires.

De plus en attendant que les véhicules à hydrogène soient commercialisables, et si les équipements photovoltaïques, éoliens sont installables à court terme pour les particuliers, les entreprises, les collectivités ..., (et ce grâce à une Nation qui se donne les moyens de faire baisser les prix,) ces multitudes installations éviteront en partie que le Pays crée de nombreuses petites centrales nucléaires qui seront avec leurs déchets de véritables « bombes » à retardement pour nos générations à venir. D'ailleurs le prix de l'électricité est aligné à celui du gaz, confirmé en réunion extraordinaire le 26 octobre 2021 au Luxembourg.

Je vous remercie de votre attention.
Bien cordialement.
Le 28 octobre 2021,
D. MILLAN.

Registre de La Valette 20

RÉVISION DU PPA 83 / Enquête publique octobre 2021

Nous souhaitons que ces remarques soient considérées au regard du travail sur le dossier mis en enquête publique, et pour nous, principalement dans la métropole de Toulon que nous connaissons bien.

Nous savons que la France a été condamnée pour manquement aux obligations à la qualité de l'air ambiant. Cela concerne le Var par ses dépassements persistants entre autres en dioxyde d'azote, sans oublier les gaz à effet de serre ...

A la lecture du projet du PPA 83, nous retenons ces informations :

-Le projet du PPA 83 est un plan d'actions qui permettront de réduire significativement les émissions de polluants atmosphérique afin d'atteindre zéro / habitant exposé à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air à l'horizon 2025 et de se rapprocher rapidement des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé, devenus plus draconiens.

-D'après les mesures possibles d'ATMOSUD, 70% des émissions d'oxyde d'azote sont dues au secteur routier.

Quelles actions sont envisagées ?

-En liaison avec le PDU de TPM, la partie locale du PPA reprend des hypothèses non évaluées comme l'implantation de LHNS (lignes à haut niveau de service) dont la nomination n'existe pas dans la nomenclature des transports. Pouvant être redondantes, donc non productives, elles seraient censées à améliorer l'offre des bus. Nous pensons le contraire.

-Il n'y est défini aucune précision sur la définition des zones à faibles émissions (ZFE) pourtant obligatoires, sinon vaguement le centre-ville de Toulon. En effet, en 2019, l'autorité environnementale écrit dans son avis sur le SCoT PM : *« Le dossier n'aborde pas les questions relatives à la qualité de l'air et les impacts sanitaires associés. »* Les efforts devraient se focaliser sur l'axe Ouest-Est. De ce fait, rien n'est envisagé sur la pollution due au trafic à venir après l'élargissement de l'autoroute A57.

Nous énonçons les manques significatifs :

-la construction d'une ou plusieurs lignes de tramway sur les axes lourds de circulation, au sein de la métropole, seul moyen de transport en commun en site propre permettant de diminuer drastiquement l'emploi des véhicules individuels pour améliorer la fluidité de la circulation urbaine et la qualité de la vie piétonne.

-dans le même esprit, la création de la 3ème voie ferrée du TER qui donnerait toute son importance de transport en commun rapide entre les stations de la métropole : La Seyne, l'Escaillon, Toulon, Sainte Musse, La Garde, La Pauline, etc. vers l'Est. Nous précisons que c'est un RER qui est complémentaire au TCSP.

-rendre protégés et continus les bouts de pistes cyclables.

Conclusion sur la pertinence du projet de PPA 83 :

-pas d'amélioration sur la réduction du trafic routier, pourtant incriminé par son caractère encore bien polluant.

-les nouvelles techniques des moteurs thermiques et l'arrivée de la motorisation électrique ne suffiront pas à satisfaire les seuils réglementés pour la qualité de l'air.

-la communication pour faire évoluer les mentalités vers les transports en commun ne semble pas mise en valeur.

Ce projet de PPA n'a pas beaucoup de valeur pour l'activité qui sera confiée à la responsabilité de la génération à venir.

Le Président du CIL de La Coupiane-Valsud

Jean-François GUYETAND

Registre Toulon 21

UDVN-FNE-83

UDVN-FNE 83
Union Départementale pour la sauvegarde de
la Vie, de la Nature et de l'Environnement.
1571, Chemin de Terrimas
83260 LA CRAU

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Remarques et propositions
Enquête publique "Plan de Protection de l'Atmosphère du Var »
du 20 septembre au 29 octobre 2021
(8 pages)

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Cette enquête publique fait suite à l'élaboration collective et participative de ce projet de plan de protection de l'atmosphère auquel nous avons contribué. Nous vous adressons nos remarques et nos propositions.

1° Pour des précisions réglementaires des actions envisagées :

L'article R. 222-15 du code de l'environnement, stipule que les plans doivent comporter « *des informations sur toutes les actions engagées ou prévues tendant à réduire la pollution atmosphérique avec l'évaluation prévisible de leur effet sur la qualité de l'air (...)* » et être complétées des « *indicateurs de moyens notamment financiers nécessaires à leur réalisation* », du «***calendrier** de leur mise en œuvre* » et de « *l'estimation de l'amélioration de la qualité de l'air qui en est attendue et du délai de réalisation de ces objectifs* » et que ces actions permettent que la période de dépassement des valeurs limites de concentration en polluants soit la plus courte possible.

Nous constatons que de nombreuses actions ne présentent pas l'un ou l'autre concernant :
- les effets prévisibles pour contribuer **quantitativement à la diminution des polluants**
- les **moyens** financiers qui seront engagés
- ou le **calendrier** de la mise en œuvre.

Il manque une analyse de priorisation des actions selon un bénéfice - coût en termes d'avantages pour la réduction des polluants et de temps passés.

Rappelons que l'autorité environnementale constate des manquements aux évaluations quantitatives des actions ou signale que nombre des actions sont déjà engagées sans qu'aucun bilan ne soit présenté.

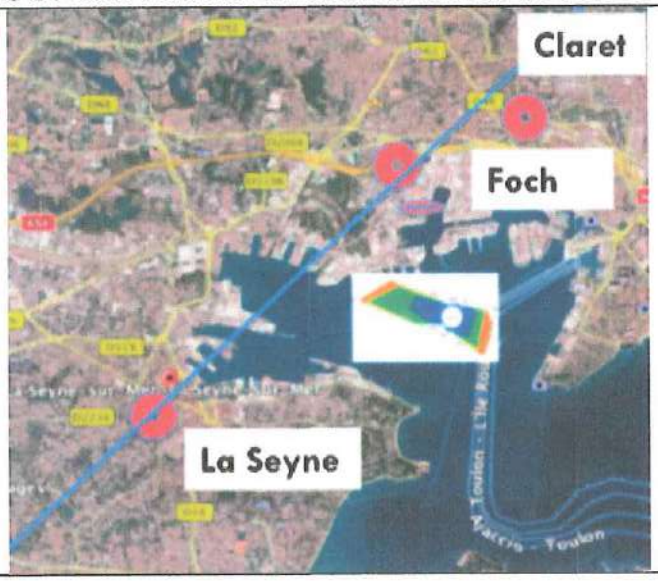
Proposition n°1 : Pour un classement des actions selon trois critères (a) le bénéfice d'amélioration de la qualité de l'air escompté, (b) les moyens financiers à engager, (c) le délai de mise en oeuvre.

2° Pour une station de mesures des polluants à l'est de la rade dans un délai d'un an :

Les mesures de la pollution atmosphérique sur l'aire du PPA83 sont minorées pour les raisons suivantes :

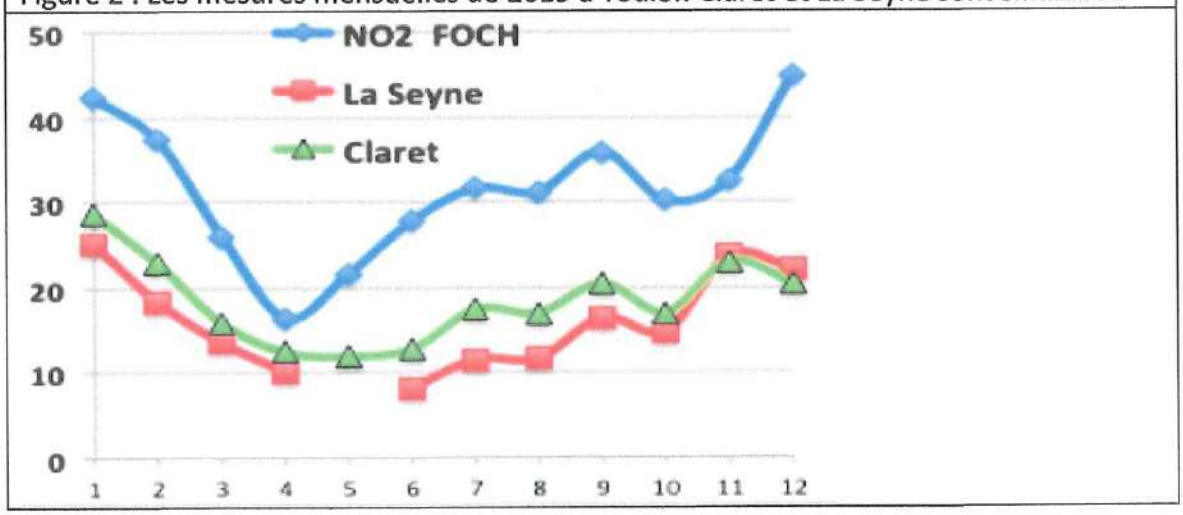
Les trois stations d'Atmosud sur la rade de Toulon, de Toulon-Claret, Toulon Foch et de La Seyne, sont alignées selon un axe perpendiculaire au vent « Mistral » dominant (Figure 1). Alignées, ces stations ne permettent pas de quadriller le territoire de la rade de Toulon.

Figure 1 : Les 3 stations Atmosud sur la rade de Toulon



Les analyseurs de dioxyde d'azote des stations de La Seyne et de Claret produisent des mesures similaires (Figure 2) :

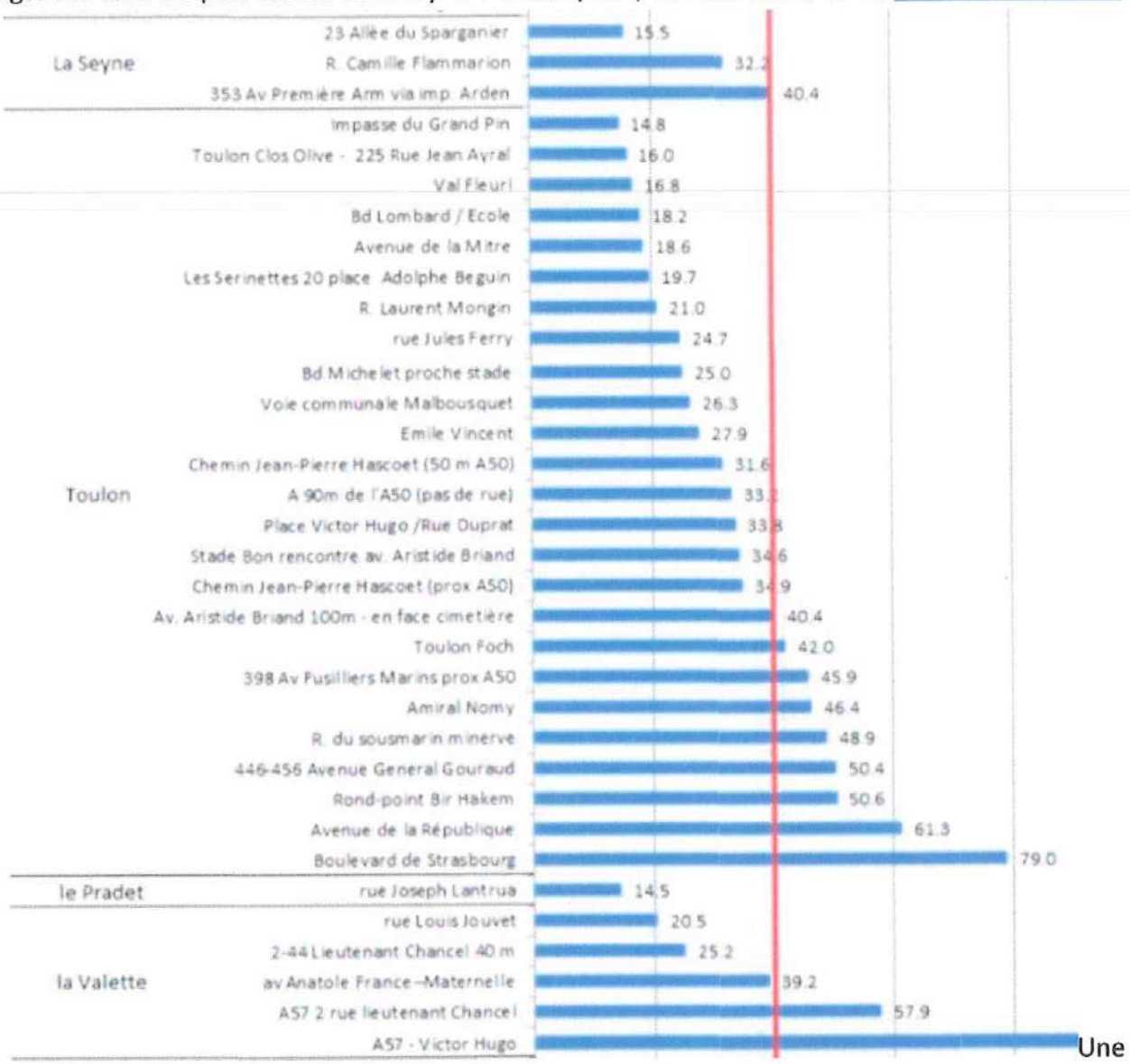
Figure 2 : Les mesures mensuelles de 2019 à Toulon Claret et La Seyne sont similaires



Aujourd'hui aucune de ces trois stations situées à l'ouest de la rade de Toulon, ne reflète l'importante pollution au dioxyde d'azote de l'aire toulonnaise qui affecte surtout les résidents de l'est toulonnais (Figure 3). Il convient d'y remédier.

En raison de la diminution générale des émissions de polluants, la mesure officielle toulonnaise, à la station Foch, de la pollution au dioxyde d'azote (NO2) qui était de 42 ug/m3 en 2014 (Figure 3) est aujourd'hui inférieure à la limite réglementaire de 40 ug/m3.

Fig3. Les taux les plus élevés de dioxyde d'azote (NO2) ont été mesurés en 2014 par Atmosud :



Une station à l'est de la rade sous les vents dominants devrait pouvoir être implantée dans les délais les plus courts prenant en compte les indications de l'action 20.3 des « capteurs citoyens ».

Une telle station implantée en zone habitée où la pollution est élevée pourra refléter la réalité et valoriser les actions envisagées.

Cette demande rejoint les remarques de l'autorité environnementale qui (page 10/25) *"recommande de **rappeler le positionnement des stations et la justification** que la combinaison des résultats des mesures et de la modélisation permet de consolider une analyse fiable de l'évolution de la qualité de l'air"* et (page 22/25) qui indique que *"pour pouvoir garantir le respect de l'objectif du PPA, l'Ae recommande dès à présent de réévaluer **si le positionnement actuel des capteurs est adapté** pour pouvoir le démontrer et de compléter le PPA par une mesure de suivi par des campagnes ciblées sur les secteurs les plus exposés"*.

Proposition n°2 : Pour une triangulation des trois stations sur la rade de Toulon : La Seyne (station de fond) ; Toulon Foch (station OUEST) et **Toulon EST (station à créer)**

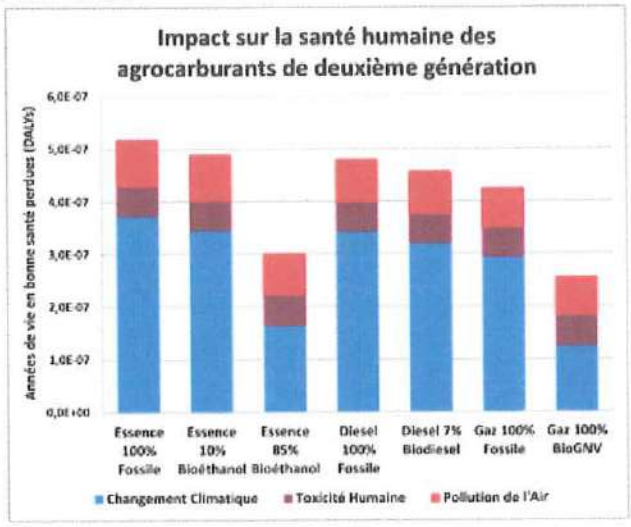
3° Pour la méthanisation des boues de STEP et l'avitaillement public de biogaz

La feuille de route de 2018 envisageait la création d'une unité de méthanisation pour l'alimentation des bus en biogaz (Action 2.12 "Décarboner les flottes de bus" en 2018).

Une étude a été engagée pour la méthanisation des boues de STEP, boues de la station de traitements des eaux usées de l'Almanarre, à l'est de la rade. Cette action prévue à l'orientation 37B du SCoT. est mentionnée à l'action 15.6.b du projet de PPA83 sans autre précision. Comme un budget de 12 M€ pour cette station a été annoncé au conseil communautaire du 9 novembre 2017, il serait opportun (i) de publier cette étude réalisée de longue date. (ii) de planifier la construction de cette action unité de méthanisation et (iii) d'inscrire une opération similaire pour le traitement des boues de la station Amphitria à l'ouest de la rade.

Proposition 3A : L'action 15.6.b doit (i) faire état de l'étude réalisée
(i) instruire le projet de méthanisation à l'Almanarre à l'est de la rade
(ii) planifier l'étude de la méthanisation des boues d'Amphitria à l'ouest de la rade

Les motorisations au bioGNV ou celles électriques présentent les impacts les plus faibles sur la biodiversité :



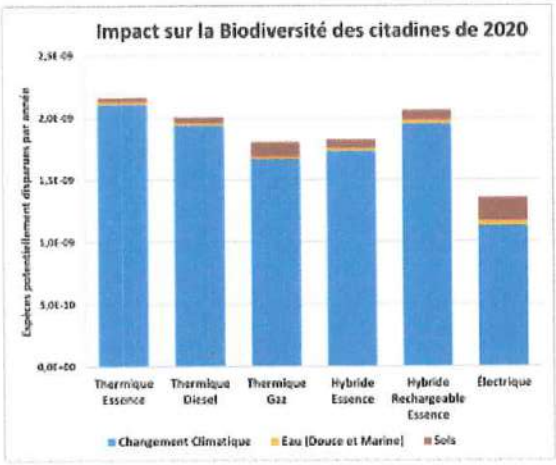


Fig4 : Impacts sur la biodiversité. Source : FNE & Inspire. Eco guide de l'automobile pp 16 & 27

Par ailleurs, la mise à disposition de bioGNV pour les véhicules utilitaires professionnels ou de particuliers n'est pas évoquée dans le PPA83, ni dans l'action 8, ni dans l'action 15.6 ailleurs que dans la seule station en service à La Garde à l'est du territoire, ouverte à tous publics.

Les petites entreprises ont également droit au gaz/biogaz. **Une étude d'un réseau de distribution de GNV/bioGNV**, suite à l'enquête ménages mobilité, serait utile, notamment pour donner une solution à tous ceux qui résident loin de leur lieu de travail, contraints à circuler en zone ZFEm à circulation limitée.

Proposition 3B : Pour l'étude de la méthanisation des boues de la station Amphitria, à l'ouest du PPA83.
Proposition 3C : Pour planifier l'avitaillement en gaz/biogaz sur le département du Var pour une mise à disposition de gaz/biogaz, égale pour tous dès lors que des véhicules à motorisation GNV/bioGNV sont en circulation en France et en Europe.

Ces propositions justifieraient d'actions du PPA83 pour la biodiversité.

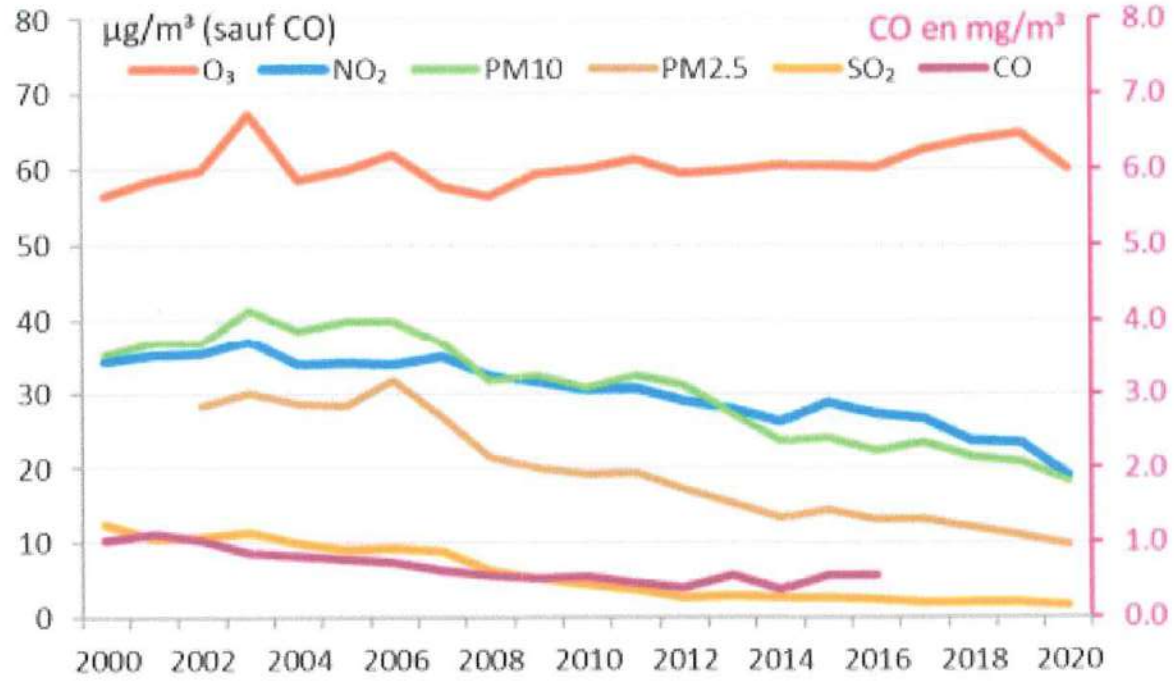
4° Pour une action OZONE au PPA83

L'avis de l'autorité environnementale du 23 juin 2021 du PPA du département du Var demande « *d'inscrire au PPA la réduction de la pollution par l'ozone comme une priorité* ».

L'ozone (O3) est le polluant dont les teneurs dans l'air sont les plus élevées dans la région et particulièrement dans le Var.

La diminution des oxydes d'azote, depuis vingt ans, n'a pas entraîné celle des teneurs en ozone :

Fig5. Evolution des polluants; Source Atmosud "Ozone et COV" au PPA83 page 9/26 :



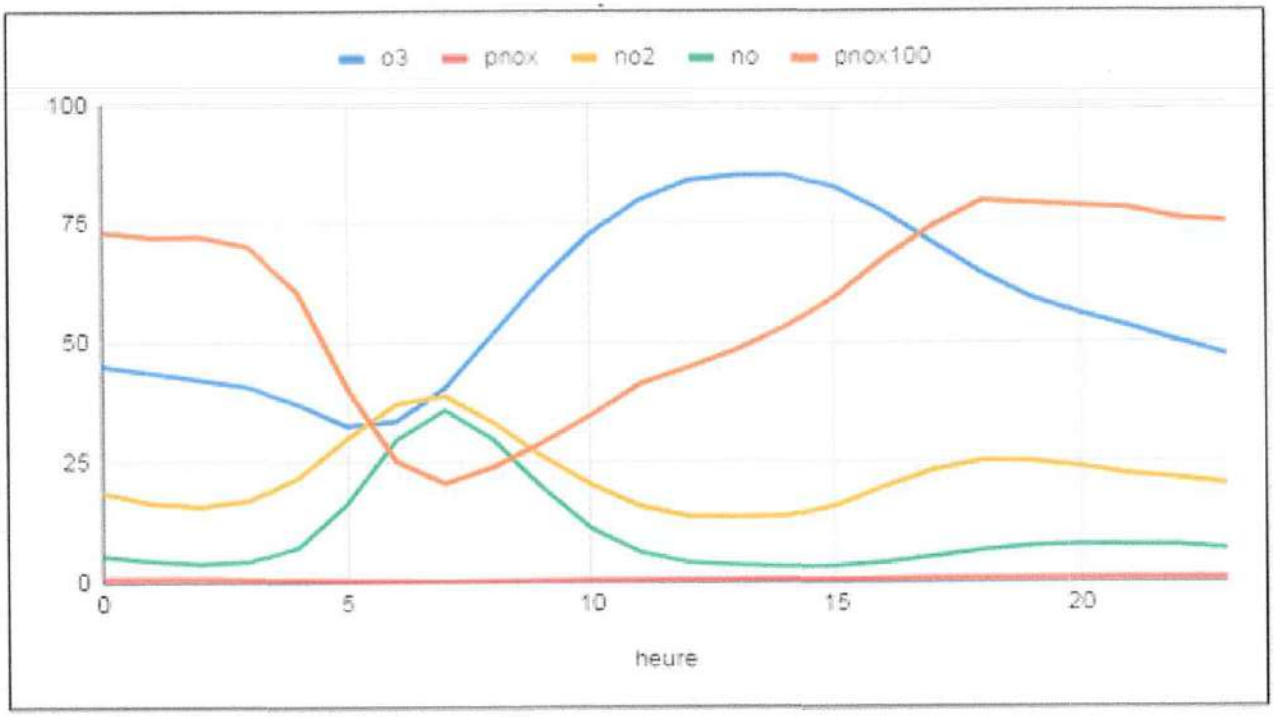
Un projet OZONE fait l'objet d'une convention entre la fédération UDVN-FNE83 et la DREAL par arrêté attributif de subvention n ° A2021-SEL-UDVN de La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La teneur en ozone (O3) est en relation avec celle des oxydes d'azote (NO2 et NO) selon la relation chimique : O2 + **NO2 ⇔ O3 + NO.** La teneur en ozone (O3) dépend de celles du monoxyde d'azote (NO) et du dioxyde d'azote (NO2).

Cette étude doit vérifier ou infirmer que la teneur d'ozone est fonction du ratio des oxydes d'azote NO2/NO. Cela implique de mesurer concomitamment ces trois polluants gazeux que sont l'**ozone (O3),** le monoxyde d'azote (NO), et le **dioxyde d'azote (NO2).** Cette action sur deux ans a pour objectif d'observer les conditions de la formation-destruction d'ozone pour en déduire des pistes de progrès.

Constatant que l'ozone augmente quand les oxydes d'azote (NO et NO2) diminuent et inversement comme le montre la figure 6 ; il conviendrait de vérifier si la formation d'ozone s'accompagne de l'augmentation du potentiel oxydant Pnox, fonction du rapport du dioxyde par le monoxyde d'azote (NO2)/(NO) comme suggéré en figure 6.

Fig6: Moyenne de toutes les mesures journalières d'Atmosud de chaque polluant gazeux à **TOULON-Claret, exploitées sur trois ans** par ACTEnergies pour l'UDVN-FNE83 sous convention de la DREAL (Préfecture de Région).



Dans le Var, les mesures des trois polluants (NO, NO2, O3) dans l'équilibre chimique O2 + **NO2 ⇔ O3 + NO** ne sont aujourd'hui réalisées qu'à Toulon-Claret alors que l'ozone est analysé dans cinq sites du département.

Il faudrait que la triade de mesures (NO, NO2, O3) soit également réalisée dans deux autres sites.

Proposition n°4A : Pour la prise en compte du projet varois OZONE au PPA83 par une **action 20.4** dont la singularité est de mesurer simultanément avec des capteurs mobiles les teneurs en ozone (O3) et dioxyde d'azote (NO2) pour une cartographie spatio-temporelle.

Proposition n°4B : Pour la réalisation de **mesures concomitantes des trois polluants gaz** que sont l'ozone (O3), le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2) **dans au moins trois stations Atmosud du territoire** sur les cinq du département qui mesurent déjà l'ozone.

Une telle action 20.4, partiellement engagée, qu'il est aisé de chiffrer, de planifier, en collaboration avec Atmosud, permettrait de prendre en compte ce polluant majeur qu'est l'OZONE.

5° Pour réduire la pollution chimique du tunnel autoroutier de Toulon

Le tunnel autoroutier aspire et concentre l'air pollué. Les émissions des véhicules s'accumulent sur les trois kilomètres comme décrit à l'action 5.4 qui envisage l'évaluation d'un traitement de nettoyage des fumées du tunnel.

Les usagers sont exposés dans le tunnel à une surexposition à la pollution contre laquelle il est simplement recommandé de fermer les vitres des véhicules et d'arrêter toute ventilation.

Le gestionnaire du tunnel impose, surtout par mesure de sécurité incendie, que le temps de passage dans le tunnel soit le plus faible possible sans arrêter la circulation ce qui conduit à réduire les entrées à une seule voie sur deux, créant des embouteillages aux portes de la ville de Toulon.

Il n'existe à Toulon, ni mesures de la pollution dans les tunnels ou en sortie des cheminées d'extraction, ni traitement de l'air que ce soit des polluants gazeux ou des polluants particulaires.

Les indicateurs portatifs de pollution de l'air de l'action 20.3 inscrite au PPA83 signalent, dans le tunnel de toulon, d'importants pics de pollution aux COV, composés organo-volatils ; composés réputés précurseurs de la formation d'ozone selon Atmosud (Rapport_PPA_O3_COV_210709 d'Atmosud « Ozone et COV en région Sud »).

L'autorité environnementale, page 20/25, note *"Alors que les **autoroutes A50 et A57, qui traversent le centre de Toulon en tunnel,** sont la principale source des émissions routières et resteront responsables de la grande majorité des dépassements des valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé au vu des graphiques présentés dans le dossier, l'absence d'actions les concernant est flagrante. L'Ae souligne que les réductions d'émissions de tous les précurseurs d'ozone pourraient également contribuer à la baisse des concentrations de ce polluant".*

Proposition 5 : Pour une action de mesures des polluants particulaires et gazeux, incluant les COV, composés organo-volatils et l'ozone, **dans le tunnel autoroutier de Toulon, dans les cheminées d'extraction** d'air ainsi qu'aux abords des entrées-sorties du tunnel en préalable à l'action 5.4 de traitement de l'air émis par les extracteurs.

6° Pour ne pas encourager les agrocarburants (action 8.5)

Le biocarburant, tel que celui présenté dans l'action 8.5 *"Promouvoir et développer un carburant 100% végétal"*, composé à ***"100% de colza français,*** *renouvelable et substituable au diesel, permettant d'être solidaire de la filiale agricole française permettant l'autonomie et la souveraineté de la France en matière d'énergie"* n'est pas aussi vert qu'il se présente en considérant

(a) que son cycle de vie affiche un excédent de gaz à effet de serre ;
(b) qu'il nuit à la biodiversité car ces cultures d'agrocarburants sont forcées aux engrais et pesticides ; et
(c) qu'il détourne les terres agricoles de leur finalité grâce aux avantages fiscaux.

En France, c'est une surface de 800 000 hectares, l'équivalent d'un département comme le Puy-de-Dôme, qui est ainsi consacrée à la production de biocarburants. Des surfaces qui ont notamment été grignotées sur les jachères, réduites aujourd'hui de plus de moitié par rapport aux années 2000. Or **les pesticides et la disparition des jachères** sont, selon le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN), les deux principaux facteurs à l'origine de l'effondrement des populations d'insectes et d'oiseaux en milieu agricole.

Proposition 6 : Les pouvoirs publics, par ce plan de protection de l'atmosphère n'ont pas vocation à promouvoir la distribution de carburant d'une société privée (point 8.5) alors que ce plan na pas examiné les impacts de ce carburant sur la biodiversité (*).

Telles sont nos principales remarques et propositions en souhaitant que des ateliers de suivi et de travail soient mis en place dans les meilleurs délais car le dérèglement climatique s'intensifie.

pour l'UDVN-FNE83
Michel PIERRE, vice président pour l'ouest Var
0670218010

(*) En page 3/25 de son avis, l'autorité environnementale recommande un volet biodiversité :

de compléter le PPA par un volet biodiversité incluant la mesure et l'estimation de la formation d'ozone au niveau des espaces naturels (impacts écotoxicologiques et physiques sur les écosystèmes) notamment dans les sites Natura 2000, puis de mettre en place si nécessaire les mesures qui permettent de garantir dans les plus brefs délais le respect des valeurs réglementaires et l'absence de perte nette de biodiversité.

PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE- ALPES-
CÔTE D'AZUR

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Service Énergie Logement

ARRÊTÉ ATTRIBUTIF DE SUBVENTION n ° A2021-SEL-UDVN

La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur

VU la loi organique n°2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances modifiée ;

VU la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et notamment son article 10 ;

VU le code des relations entre le public et l'administration ;

VU le décret n°2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à la transparence financière des aides octroyées par les personnes publiques ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements modifié ;

VU le décret n°2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionale de l'environnement, de l'aménagement et logement ;

VU le décret n° 2009-540 du 14 mai 2009 portant sur les obligations des associations et des fondations relatives à la publicité de leurs comptes annuels ;

VU le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

VU le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement

VU l'arrêté du 11 octobre 2006 relatif au compte rendu financier prévu par l'article 10 de la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;

VU l'arrêté du 21 août 2018 relatif à la constitution du dossier pour une demande de subvention de l'État pour un projet d'investissement ;

VU l'arrêté du 24 août 2020 portant délégation de signature à Madame Corinne Tourasse, directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

VU la circulaire du Premier Ministre du 29 septembre 2015 relative aux « nouvelles relations entre les pouvoirs publics et les associations : déclinaison de la charte des engagements réciproques et soutien public aux associations » ;

VU la demande de subvention du bénéficiaire reçue le 08/06/2021;

Adresse de correspondance :
16 Rue Antoine Zattara

Considérant l'accusé de réception du caractère complet du dossier en date du 09/06/2021 ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1 : Objet de la subvention

Une subvention d'investissement est attribuée à

La fédération UDVN-FNE83
Représentée par son Président, Henri BONHOMME
dûment habilité à l'effet des présentes par délibération ou par délégation de l'Assemblée Générale
dont le siège social est situé : 1571, Chemin de Terrimas 83260 LA CRAU
N° SIRET : 494 044 720 00022

pour le financement du projet **d'une Étude territoriale sur les phénomènes de production, d'accumulation et de consommation de l'ozone en région PACA.**

La fédération UDVN-FNE83 conduira l'étude afin de nourrir la réflexion sur les leviers d'actions de la lutte contre la pollution à l'ozone, en particulier dans le cadre des Plans de Protection de l'Atmosphère du territoire régional.

Les travaux conduiront à :
1) Des tables de données des ATMO et de celles des micro-capteurs ainsi que de celles susceptibles de modifier les mesures : météo y compris la rosée ; circulations terrestres et maritimes ; périodes de chauffage
2) Des traitements des données pour caractériser des sites suivis de mesures dont ceux des micro-capteurs fixes
3) Une analyse multi-variables des paramètres avec ou sans les paramètres exposés ci-dessus laissant la place à l'intelligence artificielle (sans pré-acquis) ou à l'intelligence augmentée par le numérique.
4) Une évaluation de la pertinence des potentiels oxydants Pnox pour comparer les sites de mesure
5) Une évaluation de la pertinence du potentiel oxydatif OXA.
6) Une ou des publications.

Le détail de l'étude, ses coûts, sa localisation géographique ainsi que le calendrier de réalisation des activités figurent en annexe du présent arrêté.

ARTICLE 2 : Montant de l'aide accordée

2.1 Coût total du projet et dépense prévisionnelle subventionnable :

Le coût total du projet est arrêté à la somme de 34 000 €.
La part subventionnable est arrêtée à la somme de 34 000 €.
Budget prévisionnel
Le budget des charges sur deux ans (k€) est établi par la fédération dans le tableau ci-dessous :

		2021-2022	2022-2023
Investissements	**Capteurs professionnels NO2-O3** **Maintenance**	**9** **1**	**0** **5**

Location	Stockage Services calculs	1 1	1 1
Stagiaire(s)	1 k€ par mois par stagiaire	5	10
	Total (k€)	17	17

En complément du financement de la DREAL PACA et d'une part d'auto-financement (25%), l'UDVN-FNE83 (en accord avec ACTEnergies) envisage un financement participatif en vue de boucler le budget prévisionnel, dans le cadre d'une campagne "Ensemble pour la biodiversité".

2.2 Subvention maximale accordée :

La contribution que l'État s'engage à apporter au financement des dépenses réelles de ladite étude est plafonnée à la somme de **10 000 €**, ce qui représente 29,5 % de la part subventionnable exposée ci-dessus.

Le dossier ayant été déclaré complet le 09/06/21, les dépenses réalisées avant cette date ne sont réglementairement pas prises en compte.

ARTICLE 3 : Délai d'exécution

La présente décision prend effet à compter de sa notification.

Le bénéficiaire dispose d'un délai de 1 mois à partir de la date de notification du présent arrêté pour informer par écrit l'administration du commencement d'exécution de l'étude.
Si, à l'expiration du délai, l'étude au titre de laquelle elle a été accordée n'a reçu aucun commencement d'exécution, la présente décision devient caduque.

Le délai d'exécution est fixé à 2 ans à compter de la date de déclaration de début d'exécution, période pendant laquelle les dépenses justifiées pourront être prises en compte.
Toutefois, sur demande justifiée du bénéficiaire avant l'expiration du délai d'exécution, l'administration pourra prolonger ce délai pour une durée maximum de 1 an.

ARTICLE 4 : Modalités de versement

La DREAL PACA estime qu'une aide financière la première année de l'étude est opportune, du fait de dépenses d'investissement élevées auxquelles le groupement AIR83 et en particulier la fédération UDVN-FNE83 devront faire face pour initier leur travail de recherche. C'est pourquoi la présente subvention de la DREAL PACA porte uniquement sur l'année 2021. Le montant accordé permettra de prendre en charge 83 % des dépenses pour les six premiers mois de l'étude. Rapportée au calendrier général de l'action, cette aide financière correspond à 29,5 % du financement total.

4.1 Commencement d'exécution de l'étude

En application de l'article 12 du décret n°2018-514 du 25 juin 2018, la DREAL PACA versera à l'UDVN-FNE83 une avance de 30 % du montant de sa participation, soit **3 000 (TROIS MILLE) euros TTC**, à la notification de la décision.

4.2 Solde

Le solde, soit **7 000 (SEPT MILLE) euros TTC**, sera versé à la remise du *Rapport de mise en œuvre des matériels et des premiers essais.* (cf. Article 6.1).

Tant l'avance que le solde de la subvention se calculent par application du taux de subvention mentionné à l'article 2.2 au montant total des dépenses présenté par le bénéficiaire.

Par ailleurs, si le montant de la dépense réelle est supérieur ou égal au montant de la dépense prévisionnelle, la subvention est égale au montant prévu à l'article 2.2. Si le montant est inférieur, la subvention est calculée au prorata du montant des dépenses justifiées.

Les versements du solde est effectué sur justification de l'avancement du projet et de la conformité de ses caractéristiques avec celles visées par l'arrêté.

Cette justification comprendra :

- **pour la demande du solde : un état récapitulatif définitif des dépenses réalisées, une attestation des cofinancements publics réellement encaissés et le Rapport de mise en œuvre des matériels et des premiers essais (cf. Article 6.1)**

- **les pièces justificatives nécessaires (factures acquittées).**

Le comptable assignataire chargé des versements est le DRFIP des Bouches-Du-Rhône.

L'État se libérera des sommes dues par virement administratif du comptable assignataire mentionné ci-dessus, au compte suivant :

Titulaire : U D V N 83
Domiciliation : CE COTE D AZUR

Code établissement	Code guichet	Numéro de compte	Clé
18315	10000	08005155271	33

Cette subvention relève du Budget Opérationnel de Programme n° 0174 – ECAM et s'impute ainsi : CC : EALE013013 – CF : 0174-CLIM-E013 – DF : 0174-05-02 -

4.3 Complément financier

Un complément de subvention pourra éventuellement être versé en cas d'approfondissement substantiel de l'étude. Tout complément éventuel de subvention devra obligatoirement s'effectuer par avenant à la présente décision, sur demande du bénéficiaire et justification auprès de l'administration. Aucun complément de subvention ne sera délivré en 2021.

ARTICLE 5 : Obligations du bénéficiaire

Le bénéficiaire veille à ce que le plan de financement permette la réalisation effective de l'action dans les conditions prévues par l'arrêté.

En cas d'inexécution ou de modification des conditions d'exécution du présent arrêté par le bénéficiaire, celui-ci en avise l'administration sans délai par lettre recommandée avec accusé de réception adressée à : DREAL PACA – SEL – 16 Rue Antoine Zattara - CS 70248 - 13331 MARSEILLE CEDEX 3.

Toute modification importante fera l'objet d'une décision modificative. Les éléments modificatifs ne doivent pas remettre en cause l'objet et les actions décrites à l'article 1.

Le bénéficiaire s'engage à ne pas employer tout ou partie des subventions octroyées à des fins autres que celles prévues par le présent arrêté.

Le bénéficiaire s'engage à remettre tous les documents stipulés à l'article 6. Les documents papiers sont à envoyer à l'adresse postale mentionnée ci-dessus. Les documents électroniques sont transmis en format numérique (.pdf) individuellement par courriel sur la boîte de réception :
aurelien.daviot@developpement-durable.gouv.fr
yohann.pamelle@developpement-durable.gouv.fr

Tout manquement à ces obligations expose le bénéficiaire aux sanctions prévues à l'article 8.

ARTICLE 6 : Suivi, évaluation et contrôle

6.1 Suivi du projet

L'administration confie le suivi du projet au Service Énergie Logement (SEL) de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement PACA (DREAL PACA) représenté par le responsable technique Yohann PAMELLE / Aurélien DAVIOT, ou toute personne qui lui serait substituée.

A ce titre, le bénéficiaire informera le SEL du déroulement de l'étude au fur et à mesure de son avancement et devra notamment fournir :

- ***un rapport de mise en œuvre des matériels et des premiers essais (novembre 2021)* permettant à l'administration de débloquer le solde de la subvention**
- **une *exploitation régionale des potentiels d'oxydation de mesures d'ozone, de dioxyde d'azote et de monoxyde d'azote par caractérisation des sites selon O3 = A*Pnox + B* ;**
  - **de mesures Atmosud (plus de 2/3 des sites)**
  - **de mesures circonstanciées avec le matériel acquis**
- **une *exploitation régionale des potentiels oxydatifs de mesures d'ozone et de dioxyde d'azote selon des formulations du type OXA = a*O3 + b*NO2*,**
  - **de mesures Atmosud (plus de 1/2 des sites)**
  - **de mesures circonstanciées avec le matériel acquis**
- **une *exploitation des données par intelligence artificielle sans et avec les outils Pnox et OXA***
- ***la publication d'au moins une de ces procédures et de ses résultats.***

6.2 Évaluation

L'évaluation de la réalisation du projet porte sur la conformité des résultats attendus, à savoir :

- **les livrables ou les résultats attendus prévus à l'article 6.1 avant l'expiration du délai d'exécution tel qu'il résulte de l'article 3 ;**
- **un compte-rendu final de réalisation du projet ;**
- ***le CERFA 15059*02 « compte-rendu financier » complété et signé***

Le responsable technique réceptionne les demandes de versement accompagnés des livrables prévus, vérifie et atteste de la conformité des résultats attendus.

6.3 Contrôle du bénéficiaire

Le bénéficiaire est soumis aux obligations de compte-rendu et de facilitation des contrôles par l'administration.

Au terme de l'arrêté, l'administration peut réaliser un contrôle sur place, en vue de vérifier la conformité de la réalisation et l'exactitude des dépenses présentées par le bénéficiaire. En outre, le bénéficiaire s'engage à présenter à l'administration les pièces justificatives des dépenses et tout autre document dont la production serait jugée utile.

ARTICLE 7 : Propriété

7.1 Propriété
Les produits, rapports et études réalisés dans le cadre de cette opération sont la propriété du bénéficiaire, qui s'engage à les communiquer à l'État qui pourra en disposer comme il l'entend en citant la source.

7.2 Communication
Les écrits à destination du public et/ou de la communauté scientifique ainsi que le site internet produits dans le cadre de l'étude feront mention du soutien financier de l'État à l'étude, en complément du logo adéquat.

Un exemple de mention du soutien financier de l'État :
« Cette étude d'amélioration de connaissances a été rendue possible grâce à une aide financière de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, contribuant à hauteur de 30 % du coût prévisionnel de l'étude. »

ARTICLE 8 : Clause de nullité et de reversement

Le non-respect par le bénéficiaire de l'une des obligations figurant aux articles 5 et 6 est une cause d'annulation de l'arrêté. Celui-ci pourra être déclaré nul de plein droit par l'administration à l'expiration d'un délai de 15 jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

L'administration peut également exiger le reversement de tout ou partie des sommes versées dans les cas suivants :

- le non-respect des clauses de l'arrêté et notamment l'absence de mise en œuvre totale ou partielle de l'action programmée ;
- le changement de l'objet de tout ou partie de la subvention et notamment la modification d'une ou plusieurs activités sans autorisation expresse de celle-ci ;
- l'utilisation des fonds versés pour une destination non conforme à l'arrêté.

La restitution des sommes allouées sera exécutée par l'émission d'un ordre de reversement établi par le comptable assignataire.

ARTICLE 9 : Article d'exécution

La Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Provence-Alpes-Côte-d'Azur est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Marseille, le

Pour le Préfet et par délégation,

Anne ALOTTE anne.alotte

Signature numérique de Anne ALOTTE anne.alotte
Date : 2021.06.22 18:26:44 +02'00'

22

Enquête publique PPA83

De: "Michel PIERRE" <michel.pierre@actenergies.net> 29/10/2021 18:28
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: 211029 AE Remarques au PPA83 .docx.pdf (324,7 ko);

Bonjour,

Suite à ma visite de cet après-midi, veuillez trouver ci-joint la contribution écrite de l'association ACTEnergies.

Vous en souhaitant bonne réception,

Cordialement

Michel PIERRE
Président

ACTEnergies

le 29 octobre 2021

Enquête publique sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère du Var

à Madame, Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'association ACTEnergies a publié en 2012, un essai de transition énergétique en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur (TERP) qui démontrait la possibilité de réduire les consommations d'énergies et d'auto-produire la majorité de ses besoins en énergies renouvelables. Projet en concordance avec celui de Négawatt-Paca.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015 allait dans ce sens visant à une neutralité carbone en 2050 réalisant la moitié du chemin vers 2030-35.

Le niveau d'importation et de consommation de produits pétroliers fossiles et les émissions de gaz à effet de serre n'ont guère varié. Les déchets dans l'air des combustions de ces produits fossiles sont des POLLUANTS de l'AIR ; air que nous respirons.

Le Conseil d'Etat a condamné la France pour son inaction pour diminuer la pollution de l'air par arrêt du 10 juillet 2020 suite à un recours des Amis de la Terre avec une quarantaine d'associations dont ACTEnergies

Le 9 août 2021, le groupe d'experts et de conseil intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publiait son rapport. Pour résumer, il y a urgence à agir. Le changement climatique est plus rapide, plus intense et touche toutes les régions. La température du bassin Méditerrnéen a augmenté de 1,5°C alors que la température moyenne augmentait de 1°C.

La région et **le VAR devrait faire plus que les autres territorialités.** Or le PCAET, plan climat énergie territorial, n'est toujours pas présenté.

Diminuer les pollutions implique de diminuer très rapidement et de façon drastique nos émissions de gaz à effet de serre.

Le secrétaire général de l'ONU a alerté le 17 septembre 2021 sur les engagements insuffisants des États pour éviter une catastrophe climatique alors que nous allons vers les 2,7°C au lieu de 1,5°C à la fin du siècle.

Si l'Europe vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, la France se contente d'un objectif de 40 %.

ACTÉnergies Actions Citoyennes pour une Transition Énergétique Solidaire
60 rue Pablo Picasso 83500 LA SEYNE SUR MER
contact@actenergies.net Tél : 06 70 21 80 10 www.actenergies.net
SIRET n°750 843 161 00019 APE/NAF 9499Z CCP n°029 1985063 S MARSEILLE
FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT MEMBRE

Cependant l'Etat est condamné le 14 octobre 2021 par le tribunal administratif de Paris, considérant que le préjudice perdure à hauteur de 15 Mt CO2eq., à réparer d'ici le 31 décembre 2022 les dégâts causés à l 'environnement par son inaction entre 2015 et 2018.

Cette condamnation s'ajoute à celle du Conseil d'Etat qui, le 4 août 2021, condamne l'Etat à verser une amende semestrielle à la requête des Amis de la terre et d'une quarantaine d'associations dont ACTEnergies :

> Article 1er : L'Etat est condamné à verser la somme de 10 millions d'euros, au titre de la liquidation provisoire de l'astreinte prononcée par la décision du 10 juillet 2020, à répartir de la façon suivante :
> - 100 000 euros à l'association Les amis de la Terre France,
> - 3,3 millions d'euros à l'ADEME,
> - 2,5 millions d'euros au CEREMA,
> - 2 millions d'euros à l'ANSES,
> - 1 million d'euros à l'INERIS,
> - 350 000 euros à Air Parif et Atmo Auvergne Rhône-Alpes chacune,
> - 200 000 euros à Atmo Occitanie et Atmo Sud chacune.

ACTEnergies remarque l'insuffisance des mesures adoptées dans ce PPA83 qui ne sont pas à la hauteur des enjeux que l'Etat se donne.

Remarque n°1 : L'élargissement de l'autoroute A57, évoqué à l'action 6.1.a *"pour la circulation de bus sur la BAU bande d'arrêt d'urgence"* n'est pas à mettre au crédit du PPA83 car l'augmentation de trafic annule à priori les effets attendus de réduction de pollution par l'évolution du parc automobile. Cette action se doit de justifier ses effets positifs sur la pollution de l'air ou ne pas figurer au PPA83.

Remarque n°2 : L'action 6.2.a pour *"améliorer l'offre en transports en commun interurbains, urbains et ferroviaires"* ne mentionne ni les effets attendus sur la réduction de pollution, ni un objectif de report modal et pas même un accroissement du nombre total de voyageurs sur le réseau Mistral terrestre ou sur le réseau ferré. Et aucun délai.

Comme le PPA83 est un plan d'actions, les émissions des transports routiers étant prépondérantes, cette action 6.2.a devrait être une des priorités soumise aux règles des MTD, meilleures techniques disponibles.

La réalisation d'un transport en commun en site propre ou "TCSP" n'est cité qu'à l'action de transport maritime 6.2.b. Le plan de déplacement urbain prévoit pourtant un TCSP terrestre, de capacité, qui doit être non polluant, capable de réaliser un report modal de 10 % de la voiture vers les autres modes de mobilité.

ACT Énergies Actions Citoyennes pour une Transition Énergétique Solidaire
60 rue Pablo Picasso 83500 LA SEYNE SUR MER
contact@actenergies.net Tél : 06 70 21 80 10 www.actenergies.net
SIRET n°750 843 161 00019 APE/NAF 9499Z CCP n°029 1985063 S MARSEILLE

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT MEMBRE

L'action 6.2.a doit être reconsidérée en séparant les améliorations attendues en terme de diminution des émissions de polluants

- d'une part par les transports terrestres interurbains et ferroviaires sous la responsabilité de la Région et
- d'autre part par les transports urbains sous la responsabilité de la Métropole et des Communautés de Communes des alentours. Ces dernières ne sont pas identifiées.

Remarque 3 : Au titre de la thématique "Biomasse", la méthanisation de biomasse est un enjeu important qui devrait faire l'objet d'une action séparée considérant celles de boues de station d'épuration des eaux usées à l'est et à l'ouest de la rade mais aussi celle de biodéchets.

Remarque 4 : Les actions prévues ne recherchent pas suffisamment des partenaires pour atteindre des objectifs plus audacieux en réduction de la pollution de l'air soit auprès de l'Europe soit auprès d'organismes publics. Ainsi nombre des actions du PPA83 peuvent être soutenues par les attributaires de la décision du conseil d'état du 4 août 2021 comme

- - l'INERIS pour les capteurs de pollution de l'air dans et aux abords du tunnel
  - le CEREMA pour les actions sur le tunnel de Toulon et la problématique des transports toulonnais
  - l'ARS qui doit évaluer les bienfaits du plan pour la santé

En souhaitant que ces remarques, en partie nées des évolutions depuis l'adoption du projet de PPA83 en décembre 2020, puissent néanmoins constituer autant de réserves pour modifier le projet de PPA83, document qui demeure de toutes façons à minima au regard des urgences pour le climat et pour un air plus sain,

Michel PIERRE
Président d'ACTEnergies

ACT Énergies Actions Citoyennes pour une Transition Énergétique Solidaire
60 rue Pablo Picasso 83500 LA SEYNE SUR MER
contact@actenergies.net Tél : 06 70 21 80 10 www.actenergies.net
SIRET n°750 843 161 00019 APE/NAF 9499Z CCP n°029 1985063 S MARSEILLE

Registre Toulon 23

Toulon Var Déplacements,

24 rue Paul Lendrin chez « café culture », 83000 Toulon .

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Association loi 1901, agréée Environnement

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun.

Membre des Fédérations « 60 millions piétons », « FNAUT », « FUBicy », « Rue de l'Avenir », « Air PACA »

Plan de protection de l'Atmosphère

Remarques de Toulon Var Déplacements

Etat des lieux du point de vue des déplacements

La métropole TPM a près de 440 000 habitants, elle devrait prochainement intégrer la communauté de communes du Gapeau, son taux de croissance démographique est un des plus fort de France, de l'ordre de 1%. Depuis de nombreuses années il est constaté une forte augmentation des embouteillages au centre-ville de Toulon ainsi qu'à l'est à l'ouest et cette tendance est en hausse depuis quelques mois. Cela crée une forte pollution, en particulier sur les axes lourds du centre ville (Bd de Strasbourg, av de la République) ainsi qu'aux abords des autoroutes.

La métropole TPM est la seule métropole ne possédant pas de TCSP et plus encore une des rares ne possédant pas de tramway, alors qu'un projet d'utilité publique pour ce mode de transport a été décidée en 2001 sur son axe lourd est-ouest.
Afin de réduire la part de l'automobile et ses conséquences de pollution et d'effet de serre, toutes les grandes Métropoles réalisent sur leurs axes lourds des lignes de tramway ou de métro. Nice réalise sa quatrième ligne de tramway, Montpellier sa cinquième, Marseille prévoit des prolongements de lignes ainsi que la création du tramway des Collines. Dans les Métropoles les BHNS ne sont que le prolongement des tramways sur des lignes secondaires.
Le PDU 2005 prévoyait de créer une deuxième ligne de TCSP entre le quartier des Routes et le Mourillon ; ce projet n'est plus à l'ordre du jour, ce qui constitue une régression.
Comme l'ont précisées différentes études (en particulier l'étude du Certu de 2009) les besoins en transports en commun sur l'axe est-oust de TPM sont d'au moins 6000 passagers/heure ce qui ne peut être réalisé que par une ligne de tramway.
Depuis 2001 TPM a perçu autour de 400 million d'€ au titre de la réalisation d'un TCSP, et vient d'obtenir 40 millions d'€ pour un TCSP alors que ce mode de transport n'est ni explicité dans le PDU ni dans le projet de PPA.

Toulon ne possède pas de piste cyclable qui permette de traverser le centre-ville sur l'axe principal est-ouest. Le réseau cyclable de la Métropole comporte de fortes discontinuités, et de très fortes disparités selon les secteurs.
L'offre de vélos en libre-service est très faible (quelques dizaines), non visible (dans des parkings souterrains) et difficilement accessible (complexité de la location).

Dans la Métropole TPM, de nombreux cheminements piétons traditionnels sont rompus lors de projets immobiliers, ce qui contraint souvent l'usager à de larges détours pour accéder au réseau de transport en commun et aux services de proximité. Exemple la vallée de Dardenne, le Chemin du Béal à Toulon dont les accès par le nord se perdent.

On constate que de forts investissements ont été effectués et continuent d'être effectué pour l'automobile : création du tunnel de Toulon, échangeur de Sanary, création de nombreux parkings de forte capacité, élargissement de l'autoroute est, projet d'un nouvel échangeur à l'est, projet d'un nouveau barreau routier à côté de la gare de La Seyne…..

Le projet de réaliser une entrée nord de la gare de Toulon a été abandonné alors qu'il permettait d'améliorer l'accès à cette gare et de dégager de la place pour le site propre du TCSP.
Le projet de la halte TER sainte Musse ne prévoit pas un arrêt du TCSP suffisamment proche, ce qui ne favorise pas l'intermodalité.
Le projet de halte TER à l'Escaillon est abandonné alors qu'il permettrait de desservir l'ouest de Toulon.
La troisième voie ferrée entre Toulon et la Pauline n'est pas prise ne compte dans les réalisations de la halte de Ste Musse et de la gare de La Pauline, alors qu'elle permettrait de fluidifier et de régulariser le trafic des trains.
Le projet de transformation de la gare de la Pauline dans le cadre du RER toulonnais est insuffisant, c'est l'option à minima qui a été choisie, alors que les options 2 et 3 permettaient de réaliser une véritable gare routière et des accès facilités pour piétons et cyclistes.

LE SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE - EMPRISE MINIMALE

Ce premier scénario propose de limiter l'impact foncier du PEM :

- Côté ouest, il comprendrait une gare routière longitudinale implantée parallèlement aux quais.
- Côté est, il proposerait l'implantation d'un parking de plain-pied d'environ 150 places (la jauge du parking, de 200 places pour les autres variantes, est adaptée pour réduire l'emprise).
- Le bâtiment voyageur actuel serait démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 1 «gare traversante – emprise minimale» serait de l'ordre de 116 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.

LE SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE - LIAISON URBAINE

Ce scénario favoriserait les liaisons urbaines en permettant un accès à l'est et à l'ouest de la gare et en offrant des accès bus et transport en commun de part et d'autre des voies de la gare.

Il proposerait des voies de déposes bus, des accès aux quais de part et d'autre des voies, un dépose minute, ainsi que des pistes cyclables et des chemins piétons côté ouest

L'implantation du pôle transports en commun serait pensée de manière à ce qu'il assure également la fonction de liaison piétons et cycles vers la zone d'activité.

Le bâtiment voyageur actuel est démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 02 «gare traversante – liaison urbaine» serait de l'ordre de 135 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.

LE SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE AU NORD /OUEST

Ce scénario offrirait une fonctionnalité supplémentaire en proposant un lieu de dépose commun à toutes les lignes de bus qui pourrait être implanté au droit de l'accè gare. Il ne permettrait cependant pas un accès à l'est de la gare : à ce niveau, l'emprise disponible à l'est serait insuffisante pour aménager une sortie convenable.
Les arrêts de bus seraient implantés autour d'un quai central qui servirait d'esplanade et de cheminement principal de l'aménagement.
Les parkings pourraient être accolés au dispositif côté A570. Ce scénario correspondrait à une version plus compacte du PEM qui articulerait l'accès des bus et cars au quai de «dépose» autour du parking.
Le bâtiment voyageur actuel est démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 03 «gare orientée nord/ouest» serait de l'ordre de 127 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.

Les remarques de Toulon Var Déplacements :

Nous sommes d'accord avec les remarques de l'autorité environnementale(Ae) ci dessous :

« l'Ae souligne que la contribution à la réduction de la pollution reste limité »

« Les autoroutes A50 et A57constituent les principales sources de pollution sur l'ensemble du périmètre; aucune mesure n'est prévue les concernant »

« La part des émissions totales d'oxydes d'azote des transports passera de70% à 69%, ce qui atteste des efforts limités sur la principale source des émissions d'oxydes d'azote. » »
*« L'action 5.1 prévoit seulement «**l'étude et la mise en place**» d'une zone à faibles émissions sur Toulon. L'absence de localisation précise des effets de la diminution des émissions sur la qualité de l'air dans les zones habitées ne permet pas de juger avec précision des incidences de cette mesure. »*

Toulon Var Déplacement préconise de diminuer la part de l'automobile d'au moins 20 % et d'augmenter notablement la part des modes doux et des transports en commun.

En effet les objectifs du PPA sont insuffisants pour compenser l'augmentation des besoins en déplacements due à l'augmentation de la population dans les 10 ans à venir, qui devraient être de l'ordre de 10% . Nous demandons que ces nouveaux déplacements soient suffisamment pris en compte dans le projet de PPA.

Pour atteindre les objectifs futurs de diminution de la pollution automobile et des émissions de gaz à effet de serre il est au moins nécessaire d'intégrer dans les fiches actions de :

Transports en commun

- Densifier et améliorer l'offre de transports en commun ; en créant **deux lignes en site propre** (diminution de gaz à effet de serre et pollution, report modal de l'automobile vers les TC, diminution des embouteillages).
- d'inscrire dans le PPA la réalisation d'un **TCSP électrique**, ce mode de TCSP ayant un niveau de pollution et d'émission de CO2 quasiment nul, une capacité en passager pouvant atteindre 8000 passagers/heure. La mise en place des sites propres continus doivent être explicités, ainsi que le mode de traction et la capacité des TCSP.
- généraliser la mise en place des pass multimodaux (train+bus+parking) ; comme cela est fait dans de nombreuses métropoles.

Train

- créer les moyens pour le développement du déplacement en train par les réalisations : d'une **entrée nord de la gare de Toulon, l'option 2 ou 3 du pôle d'échange de la gare de la Pauline**, de la **3ième voie** entre Toulon et La Pauline.

Vélos

- réaliser **un réseau un réseau cyclable continu et sécurisé**, en particulier une piste cyclable est-oust au centre de Toulon (Bd de Strasbourg ou av de la République). La concertation avec les usagers doit être faite au sein d'une commission métropolitaine.
- réaliser une offre d'au moins **1000 vélos en libre-service** dans les rues avec une bonne visibilité et des démarches faciles pour les emprunter.

Piétons

- réaliser **un réseau piéton à haut niveau de service** comme développé dans la Métropole de Strasbourg et repris dans de nombreuses autres villes : continuité entre quartiers, trottoirs dédiés uniquement aux piétons de 3 m minimum, résorption des coupures dans les traversées de rues, confort des piétons avec des lieux de pause, des arbres procurant de l'ombre etc. Il faut réaliser des « **Magistrales piétonnes** » comme le préconise le CEREMA.(détails dans la brochure descriptive : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche).

Afin d'éviter de grands détours piétons, réaliser un recensement des chemins anciens figurant sur le cadastre et réhabiliter ceux qui ont disparus à cause de réalisation de lotissements clos.

Modes doux

- **réduire fortement la part consacrée à l'automobile sur les grandes avenues**, au profit des modes doux (piétons cycliste, transports en commun) à l'exemple de l'avenue Jean Médecin à Nice ou de la Canebière à Marseille.

-diminuer le trafic routier sur les axes de liaison au profit des modes actifs en transformant des voies routières en itinéraires dédiés aux modes actifs, (comme au Brusc ou à Toulon sur les Blds Cdt Nicolas et Roosevelt) et créer un indicateur pour ces réalisations. "

- Les grands travaux doivent intégrer un pourcentage du montant de leur réalisation pour compenser les effets négatifs induits sur les modes actifs. Cette réserve permettrait le financement par exemple de passerelles piétonnes et cyclistes.

- Appliquer la loi Mobilité qui impose de créer un aménagement cyclable, lors des requalifications de voiries, pour créer de nouveaux itinéraires cyclables sécurisés.

Actions directes sur la pollution

- mettre en place impérativement une **ZFE en 2022**, qui prenne en compte les zones les plus exposées de la population en particulier pour les enfants (écoles) et les personnes fragiles (hôpitaux).
- réduire les pollutions importantes à l'embarquement des ferries au centre-ville : venue de centaines de voitures, émissions polluantes et de CO2 pendant la queue sur les parkings (besoins de climatisation en été). Une solution : transférer une partie des ferries à Brégaillon.
- Changer la motorisation des bateaux-bus de la RMTT (pour des motorisations peu ou pas polluantes) dont toujours une majorité fonctionne au gasoil. Les moteurs restent en marche à quai pendant de nombreuses minutes.

Notre conclusion :

Le projet de PPA de TPM ne comporte pas des mesures suffisantes au niveau des déplacements pour atteindre les objectifs nécessaires, de diminution des gaz à effet de serre et de la pollution, fixés par l'état français et l'Europe. L'évaluation du résultat des actions n'est pas suffisamment quantifiée. Nous estimons qu'en l'état actuel ce projet doit avoir un avis défavorable. Nous demandons une révision de ce projet qui prenne en compte nos remarques.

Pour Toulon Var Déplacements, le président

Maurice Franceschi

Registre Toulon 24

En exécution de l'arrêté préfectoral du **18 août 2021** portant ouverture d'une enquête publique, le présent registre est destiné à recevoir les observations des personnes intéressées **du lundi 20 septembre 2021 au vendredi 29 octobre 2021 inclus**, aux jours et heures d'ouverture au public en mairie.

Le soussigné(e) MIREILLE GAÏERO
Commissaire - Enquêteur

a ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 30 pages.

A TOULON, le 20 septembre 2021

Les membres de la commission d'enquête

Observations de :

Permanence du 20 Septembre 2021.

Remarques Philippe Lemos 27/9/2021 06.22.10.34.91.

- Electrifier les quais et améliorer le cadencement des ferris, c'est bien, mais ça ne résoud pas le problème des voitures faisant la queue pour embarquer. En période estivale, l'Avenue de la République devient un cauchemar avec tous les véhicules sur une ou deux files à droite bloqués à attendre l'embarquement. Déporter les ferris à Brégaillon serait essentiel !

- Il est beaucoup question des pistes cyclables, mais dans la réalité ce ne sont que des tronçons mal reliés (à part la grande piste cyclable à l'extérieur de Toulon). Il faudrait

urbainement repensa les pistes comme un maillage continu permettant aux usagers de partir à vélo sans crainte. L'avenue Graignard a été entièrement refait récemment sans aucun aménagement ! ~~[illegible]~~ le centre ville de Toulon V2 une espèce de piste cyclable qui traverse des paysages fermés la nuit ! Ce ne sont que des exemples à multiplier à l'infini...

- Pour que les gens prennent le bus, il faut qu'il soit plus rapide que la voiture. Seul des voies dédiées peuvent le permettre. Seul un tram (ou à défaut un BHNS en voie dédiée SANS interruption) pourrait offrir une alternative intéressante, en complément du RER indispensable.

- Les seuils de pollution acceptable ont été récemment baissés par l'OMS, il convient de prendre en compte ces nouveaux indicateurs qui montrent qu'une grande partie de la population de la métropole est encore en danger. La pollution de l'air est le facteur qui tue le plus aujourd'hui dans la région !

- La consommation d'énergie électrique des bâtiments est plus forte en été qu'en hiver → il est indispensable de planter des grands arbres à feuilles caduques devant tous les bâtiments.
Ceux-ci permettent de diminuer la température de 5° en été et laissent passer les rayons du soleil en hiver

Registre Toulon 25

Il faut donc un plan très important de plantations DANS LES RUES, pas que dans les parcs.

Il faut réduire la pollution présente à Toulon avec le Fort de Balaguier, les bateaux (ferries), la SITOMAT (cheminées inactives certains jours de vent). Et aussi bannir les parkings extérieurs pour des parking souterrains. Ex : le Parc des Lices est trop peu important par rapport au parking extérieur à côté de lui alors qu'il y a déjà celui de la Préfecture.

Je ne me soucie que de Toulon car la Vallée du Gapeau est un lieu de randonnées, Belgentier aussi !... Il faut plus d'espace vert à Toulon malgré les projets en cours (à GRAND jardin des Sentiers, Chalucet sauvegardé par son jardin) etc..

Remarque de Mme Soufflet Eliane le 29/10/2021.

L'environnement nous préoccupait au SCOTT il y a près de 20 ans. Merci pour les améliorations.

26

Remarques de M. BERNEZET à déposer dans le registre d'enquête publique sur le PPA

De: "BERNEZET Christian" [redacted] 29/10/2021 22:26
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: 1ere remarque générale.doc (577,9 ko);

Je suis passé cet après-midi à Hyères où j'ai contacté M. BRANELLEC pour lui poser des questions.
Je vous fait parvenir mes remarques :

1ère remarque : en pièce jointe.

Et de plus d'autres remarques portant sur les fiches-actions :

Thématique maritime
fiche 2 : mettre rapidement les navettes vers les différentes îles en motorisation électrique;

Thématique transports terrestres
fiche 6
6.1.a le réseau de l'A 57 est en train d'être aménagé en trois pour nécessité de traffic actuel (on ne peut rogner sur cela) : prévoir une 4ème voie pour la circulation des transports en commun.
6.3.c pour les transports en commun à l'intérieur de T.P.M privilégier les BHNS (ou trams) électriques. améliorer la desserte de nuit pour tous les bus (départ possible en début de soirée, mais pas de retour possible - en général après 20h3, rares sont les lignes desservies. et cela provoque des saturations de voies en soirée.
fiche 8
8.5 Personnellement développer un carburant 100ù végétal ne doit se faire que par réutilisation des huiles usagées ou de denrées périssables (**il ne faut pas prélever sur des biomasses nécessaires à l'alimentation humaine**)

Thématique biomasse.
fiche 15.1.a : passer d'un compostage individuel à un compostage communal.
Très souvent, des actions individuelles sont abandonnées suite à des nuisances envers le voisinage (le problème est le même pour les poulaillers individuels pour cause de nuisances sonores ou olfactives).

Et dernière remarque générale : l'utilisation accrue de l'électricité accrue va fragiliser les ressources électriques des réseaux du départements (l'hiver c'est actuellement tendu): prévoir un passage en alimentation THT > 220 KV)

NOTA : J'ai bien noté que

"tout au long de la mise en oeuvre du PPA, jusqu'à sa prochaine évaluation en 2025, **de nouvelles actions pour être rajoutées**, afin de traiter les sources d'émissions polluantes résiduelles : il s'agit du caractère évolutif du PPA du Var - Objectif 2025"

Merci d'avance pour la prise en compte de ces remarques.
Très cordialement.

P.S. : Indisponible les mardis soir, mercredis soir et jeudis soir.

Christian BERNEZET.
[redacted]

1ère remarque /
pourquoi le plan de protection de l'atmosphère du var (cf intitulé de l'enquête)(image suivante).

1 8 AOUT 2021

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU
portant ouverture d'une enquête publique sur le projet de plan de protection de l'atmosphère du Var.

L'enquête porte sur sur 32 communes, alors qu'il s'agit d'une enquête portant sur le Var (153 communes) :

Article 2 : Périmètre

Le périmètre du PPA du département du Var comprend 32 communes varoises (Bandol, Le Beausset, Belgentier, Bormes-les-Mimosas, La Cadière d'Azur, Carqueiranne, Le Castellet, Collobrières, La Crau, Cuers, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, Le Lavandou, La Londe-les-Maures, Ollioules, Pierrefeu-du-Var, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Riboux, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer, Signes, Six-Fours-les-Plages, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon, La Valette-du-Var). Ces communes sont membres des quatre établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) suivants : la métropole Toulon-Provence-Méditerranée, la communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume, la communauté de communes Méditerranée-Porte-des-Maures et la communauté de communes Vallée du Gapeau.

Je pense , **mais rien n'est expliqué par ailleurs**, que l'essentiel des pollutions est d'origine de ce groupement de 32 communes, mais cela me semble imparfait.

Personnellement, vu l'arrêté ne concernant que ces 32 communes, **les citoyens des 121 autres communes ne sont certainement pas sentis visés par cette présente enquête**. Heureusement que l'on pouvait consulter cette enquête (et y faire nos propres remarques).

Je tenais à souligner cela.

27

[Spam] Remarques

De: "chrystel dominjon" [redacted] 29/10/2021 17:30
À: ppa83-epvar@administrations83.net
Pièces jointes: Enquête sur l'air 29 octobre 2021.docx (22,2 ko);

Madame, Monsieur,

En pièce jointe, mes remarques dans le cadre de la commission d'enquête du plan de protection de l'atmosphère du Var.
Je vous remercie d'en accuser réception.
Très cordialement

Chrystel Dominjon

Chrystel Dominjon
[redacted]

Commission d'enquête du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Je souhaite saluer la volonté de réduire les émissions de polluants atmosphériques dans le Var. Il y a beaucoup à faire.

Un urbanisme raisonné me semble être une mesure à prioriser.

Je possède une maison sur le port de La Londe les maures. Je donne un court historique sur la construction de ce port **pour expliciter un exemple concret d'aberration urbanistique ayant pour conséquence un impact réel de pollution atmosphérique qui ne devrait pas exister.**

Le port de la commune a été agrandi à la fin des années 1980. Les bâtiments sur le domaine portuaire qui accueillent les commerces sont la propriété de la commune, sauf un. Ces bâtiments de la commune sont à proximité de la place Georges Gras, qui permet d'accueillir les stationnements de camions de livraison nécessaires à leur fonctionnement.

En revanche l'unique bâtiment privé du port est au bout du cul de sac car construit pour partie sur la plage publique. Ce bâtiment a été édifié en 1988 par un conseiller municipal de l'époque et son épouse. Des Londais soucieux de la préservation du bien public en général et de la plage en particulier ont alors agi et ont obtenu qu'un **PV de contravention de grande voirie soit dressé.** Pourtant un permis de construire est « tamponné » en mairie en 1990 pour ce bâtiment privé pour une surface hors œuvre de 342m² sur une parcelle « nouvellement privée » de 265m², une parcelle de DPC de 600m² et une parcelle de DPM de 400 m² ...

Ce restaurant sur la plage étant totalement déporté par rapport à la place Georges Gras, le même conseiller municipal s'est assuré en 1988 d'avoir deux parkings pour sa clientèle au bout de ce même cul de sac, quand bien même, un parking de 1000 places existe à 2mn de la plage et du port. (Parking de la Baie des Isles à La Londe-les-Maures mpmtourisme).

Donc depuis 1990, **les Londais et les touristes « tournent » toute la journée** sur ce cul de sac dans l'espoir de pouvoir se garer sur l'un de ces deux parkings lilliputiens. Ils ne trouvent évidemment jamais aucune place, car elles sont préemptées par les propriétaires du restaurant, ses salariés et ses clients. La zone est en disque bleue mais la police municipale ne verbalise pas les plaques connues. Il s'agit en quelque sorte de parkings « privés » sur domaine public... Mais comme le statut de parking privatif ne peut être explicitement affiché, les touristes tournent encore et encore pour trouver des places sur ce parking annoncé comme public.

En saison, les résidents du port dont je suis, subissent donc la pollution d'un trafic **dense et ininterrompu** toute la journée et partie de la nuit. Certains conducteurs, plus têtus que les autres, garent leur véhicule devant les portails des résidents pour attendre, en vain, qu'une hypothétique place se libère. « Pour avoir la clim », ils font tourner leur moteur avec le pot d'échappement dans le jardin des résidents

Ce restaurant, qui depuis a multiplié par deux ou trois sa surface en terrasses couvertes (bien évidemment sur domaine public maritime) se targue de « faire » 200 couverts par service quand les autres commerçants se font octroyer des baisses de loyers pour chiffres d'affaires insuffisants (Rapport de la Chambre régionale des comptes Commune de La Londe-les-Maures (Var) | Cour des comptes (ccomptes.fr)) .

Pour assurer 200 couverts par service, ce restaurant est donc livré tous les matins **par une kyrielle de camions**, au bout du cul de sac. Le chaos est alors à son comble. Bien qu'il y ait la place Gorges Gras à l'entrée du port, et qu'il a été suggéré à maintes reprises d'y marquer et réserver des places « livraison », la commune refuse d'entendre cette demande. Les camions n'ayant donc aucun emplacement réservé sur cette place prise d'assaut, ne peuvent s'y garer. En conséquence, ils s'engagent dans le cul de sac et faute de place sur les parkings lilliputiens, ils se garent sur la route, déjà trop étroite pour se croiser. L'embouteillage est total. Les pots d'échappement sont à pleine puissance.

Les livraisons ne faisant l'objet d'aucune réglementation non plus, le restaurant exige que le livreur demeure pour l'inventaire des palettes. Pendant 45mn voire une heure, le moteur du camion reste en marche pour maintenir la réfrigération. En plus de la pollution des diésels, nous avons la pollution des décibels des moteurs de réfrigération. Un pur enfer.

Les autres restaurateurs paient un loyer pour occuper les bâtiments propriété de la commune. A la saison basse, faute de clientèle suffisante, ils sont contraints de fermer en raison de la concurrence du restaurant « conseiller municipal » qui a trouvé la martingale. En effet ce restaurant, **objet d'une contravention de grande voirie,** a le privilège de ne payer aucun loyer à la commune et peu d'impôts fonciers puisque construit sur le domaine public... Une commune soucieuse des deniers des administrés devrait veiller **à ne pas faire perdurer une concurrence déloyale basée sur le non-respect du droit.** Sans cette concurrence déloyale, les restaurateurs locataires de la commune, pourraient pour certains d'entre eux rester ouvert toute l'année, augmentant ainsi les loyers versés à la commune...Ces augmentations de loyers pourraient être utilisés pour financer des véhicules électriques pour les services communaux en lieu et place des diesels bruyants existants.

S'agissant toujours de l'atmosphère, outre de la circulation stérile ininterrompue crée par ce restaurant et ses parkings, il conviendrait de chiffrer le bilan Carbonne des moteurs d'aération des cuisines (là encore des décibels insupportables pour les résidents) et des néons bleus qui transforment la plage en luna-park.

Enfin, notre maire dans la notice souligne combien la valorisation des déchets est un enjeu majeur. Je ne peux que partager ce point de vue et regrette que ce restaurant, comme les autres du reste, se déleste de ses ordures devant les habitations des résidents sans qu'aucun tri ne soit jamais fait.

Depuis 1988, le restaurant a été vendu à deux reprises sans qu'aucune administration ou élus ne s'émeuve de l'aliénation du domaine public communal et maritime par un intérêt privé...

Pour réduire donc les émissions de polluants atmosphériques, mes suggestions sont les suivantes :

1) **Faire respecter le droit.**

Le civisme est au cœur de la réussite d'un tel plan de réduction des pollutions. Il faut l'adhésion de tous pour espérer des résultats. Mais comment obtenir une telle adhésion face aux manquements de la puissance publique ?

Ainsi, la commune a récemment réduit la hauteur constructible pour notre lotissement sur le port. Les propriétaires ont été spoliés d'un tiers de la valeur de leur terrain. Dans le même temps, la commune laisse perdurer, par ce restaurant, le symbole d'une dérive marquée de non-droit sur le port de notre commune.

Quelle adhésion peut être attendue des administrés face à de telles provocations de la puissance publique ?

2) **Supprimer les parkings au bout du cul de sac**

Ces parkings n'apportent aucun service au public. Pire ils créent des tensions chez les automobilistes frustrés. Un des deux espaces devrait être réservé aux piétons pour une entrée de plage facilitée et sécurisée pour les enfants. L'autre espace devrait être réservé au stationnement des vélos. Ils sont de plus en plus nombreux mais la commune n'a prévu aucun support vélo à l'entrée de la plage. Les vélos sont alors appuyés contre les haies des résidents.

3) **Supprimer toute circulation sur le cul de sac pendant la saison.**

Quel est l'intérêt de laisser les touristes tourner toute la journée sur ce cul de sac alors qu'ils ne peuvent s'y garer. Préservons l'atmosphère en les obligeant à aller directement au parking de 1000 places. Ils pourront ainsi profiter du port sans avoir le bruit et la pollution des voitures qui tournent.

4) **Réserver des places de stationnement pour les livraisons sur la place Georges Gras**
   Il est incompréhensible que la commune ne régule pas les camions de livraison qui se garent sur la route et bloquent la circulation. Les camions ne devraient pas être autorisés à entrer dans le cul de sac mais devraient avoir des places de stationnement réservés sur la place Georges Gras.

5) **Les livraisons devraient être réglementées.**
   Les camions ne devraient pas être autorisés à stationner pendant près d'une heure moteur en marche (que ce soit pour faire l'inventaire des palettes ou prendre le café en discutant).

6) **La commune devrait veiller à optimiser les loyers des bâtiments communaux du port**
   La commune devrait mettre un terme à la concurrence déloyale mise en place en 1988 sur le port. Seuls les restaurateurs s'acquittant de loyers à la commune devraient être autorisés. Surtout, la commune doit veiller à ce que ces bâtiments soient implantés de façon rationnelle avec une desserte facile pour les livraisons. Autoriser un restaurant au fond d'un cul de sac ne fait aucun sens, surtout quand il génère autant de nuisances pour les résidents voisins.

Je vous remercie pour votre attention.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'assurance de ma considération.

Chrystel Dominjon