



Observations

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



A. PRÉAMBULE

Éléments réglementaires

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

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

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

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

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

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

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

(1) Accostage des ferries

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

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

Comme le précise la Fiche-Action n°1.1, les 3 terminaux actuels des ferries font l'objet de travaux importants en vue de leur électrification. Le raccordement à quai des navires permettra, par l'arrêt de leur moteur pour les escales longues, d'effacer 85 % de leurs émissions polluantes, dont 500 tonnes de dioxyde d'azote (NO₂) par an. Au vu de ces travaux déjà lancés et de leur coût important (20,3M€), la question d'un transfert des ferries au port de Brégaillon ne paraît désormais plus opportune à étudier.

(2) Télétravail

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

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

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

(3) Projet De Mayol à Pipady

Ce projet sur 44 hectares, porté par TPM, aura une incidence sur la circulation automobile et sur l'accroissement de la pollution atmosphérique.

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

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

(4) Création d'un tram

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

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

La création d'un service de transport en commun urbain à haut niveau de service est une compétence du ressort de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. La Métropole prévoit la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) pour 2028, projet auquel l'État apporte son soutien, notamment financier via différentes subventions, dont une aide de 40 millions d'euros¹.

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

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

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

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

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

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

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

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

<https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>

(6) Pose de plusieurs capteurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(7) Mise en place d'une ZFE

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

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

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

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

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

(8) Dénomination PPA83

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

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

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

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

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

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

(1) Tableau synthétique :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

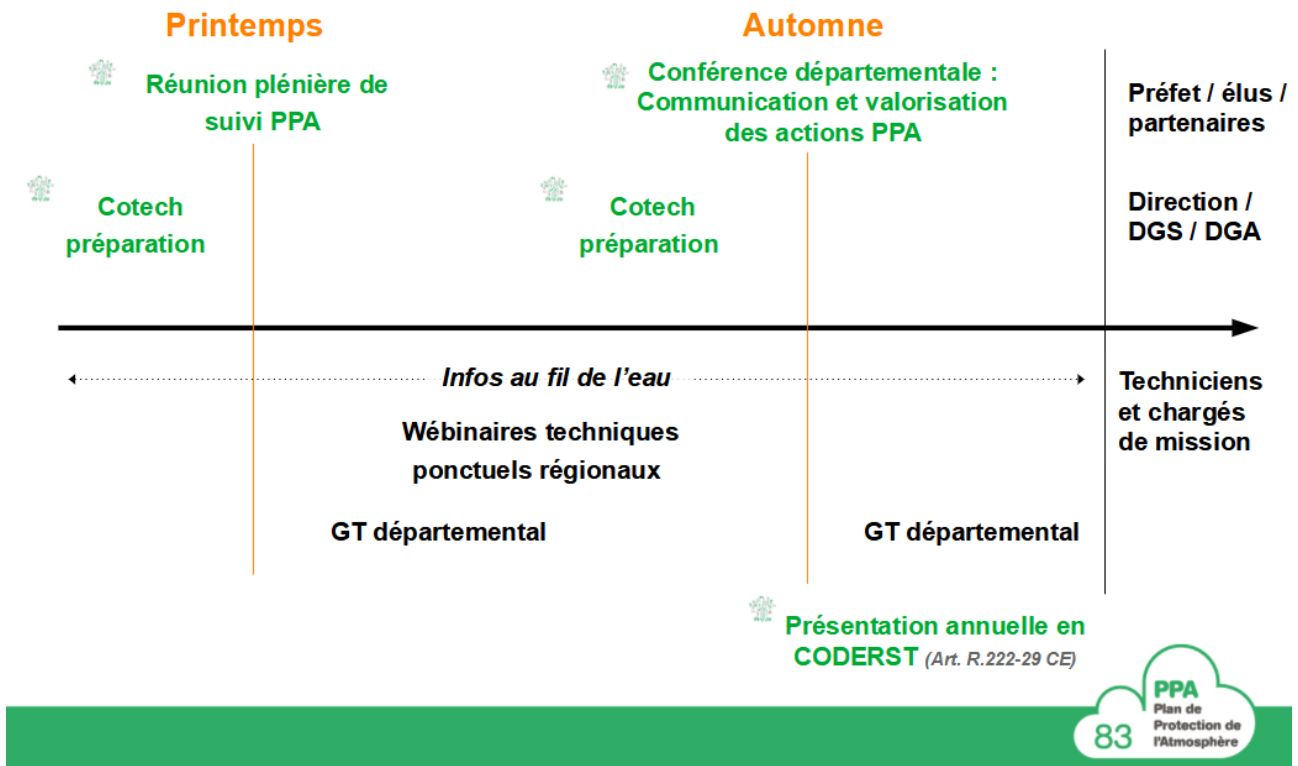
En parallèle, certaines thématiques d'amélioration de la qualité de l'air seront particulièrement investiguées en 2022 et 2023. Premièrement, la lutte contre la pollution à l'ozone sera étoffée via deux études complémentaires. Ces études feront l'objet de fiches-actions dédiées insérées dans le PPA du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

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

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

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

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



Un suivi du PPA marqué par deux temps-forts annuels

(3) Ozone et biodiversité

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

Partie 1 : Ozone

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

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

C'est pourquoi la DREAL PACA :

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

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

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

Partie 2 : Biodiversité

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

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

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

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

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

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

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

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

Urbanisme et qualité de l'air :

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

Arrêté préfectoral :

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

Contrôle, contrainte et sanction :

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

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

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

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