



Feuille de route Qualité de l'Air

Zone administrative de surveillance
- ZAG Toulon -

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur
Service Énergie Logement – Unité Énergie Climat Air
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>



Contributeurs

Métropole Toulon-Provence-Méditerranée

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Air PACA

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Agence Régionale de Santé

Gaz Réseau Distribution France

Base navale de Toulon

France Nature Environnement et associations membres

Toulon Var Déplacements

Association varoise pour la sauvegarde de l'agriculture,
de la nature et de l'environnement



Sommaire

Introduction.....	5
Axe 1 – Ancrer le Réflexe Air.....	9
1.01 Sensibiliser les acteurs locaux à la qualité de l'air.....	9
1.02 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le programme pédagogique l'Air et Moi.....	9
1.03 Instaurer un forum régional de la qualité de l'air.....	10
1.04 Organiser des journées thématiques : assises de la transition énergétique Var, forum de la rénovation énergétique.....	10
1.05 Affirmer l'engagement des collectivités en faveur de la qualité de l'air dans le PCAET.....	10
1.06 Intégrer l'ambition du PCAET dans les documents de planification : ScoT, PLU métropolitain, PDU, PLU.....	11
1.07 Appuyer la prise en compte de la qualité de l'air dans les porter-à-connaissance.....	12
Axe 2 – Limiter l'impact des transports.....	13
2.08 Étendre les réductions pérennes de vitesse en zone dense pour limiter la congestion.....	13
2.09 Pourvoir le territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques.....	13
2.10 Accompagner les collectivités et entreprises dans le déploiement de la mobilité GNV.....	14
2.11 Pourvoir le territoire en stations GNV pour les cars et poids-lourds.....	14
2.12 Décarboner les flottes de bus.....	15
2.13 Faire évoluer les modalités de commande publique de services régionaux de transport interurbain routier pour favoriser des autocars à faibles émissions.....	15
2.14 Optimiser les circuits et le nombre de tournées de collecte de déchets.....	15
Axe 3 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle.....	16
3.15 Développer 4 nouvelles lignes à haut niveau de service.....	16
3.16 Développer l'offre et la desserte ferroviaire sur la zone, en amont de la LNPCA et avec la LNPCA (scénario 3 du COI).....	16
3.17 Créer un abonnement multimodal sur l'aire toulonnaise.....	17
3.18 Simplifier la vente et la distribution des titres de transport.....	17
3.19 Refondre la centrale de mobilité régionale et y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité.....	17
3.20 Poursuivre le déploiement des parcs-relais.....	17
3.21 Poursuivre le déploiement des pôles d'échange multimodaux (PEM).....	18
3.22 Poursuivre le déploiement des aires de covoiturage.....	19
3.23 Favoriser la mise en relation des covoitureurs.....	19
3.24 Renforcer les infrastructures et les services pour encourager à la pratique du vélo.....	19
3.25 Poursuivre les aides au déploiement des vélos à assistance électrique.....	20
Axe 4 – Limiter l'impact du trafic poids-lourds.....	21
4.26 Renforcer les contrôles pollution en bord de route des poids lourds et véhicules utilitaires légers.....	21
4.27 Veiller au bon respect de la réglementation sur le contrôle des émissions des véhicules à l'occasion de la surveillance des centres de contrôle technique poids lourds.....	21



4.28 Redynamiser les chartes CO2.....	21
4.29 Expérimenter la mise en place d'une redevance poids lourds.....	22
Axe 5 – Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité maritime et portuaire.....	23
5.30 Étendre les zones d'émissions contrôlées à la Méditerranée.....	23
5.31 Étudier la faisabilité de l'électrification des navires à quai du port civil.....	23
5.32 Étudier la possibilité d'alimenter en GNL les navires.....	24
5.33 Décarboner la flotte de bateaux-bus.....	24
Axe 6 – Améliorer la performance environnementale du bâti.....	25
6.34 Développer la démarche Bâtiment Durable Méditerranéen.....	25
6.35 Accompagner la rénovation énergétique des bâtiments.....	25
6.36 Promouvoir le dispositif de guichet unique Rénovation de l'habitat privé.....	26
6.37 Promouvoir l'intégration de la nature en ville : le programme <i>Nature 4 City Life</i>	26
6.38 Aménager la Promenade verte à Toulon.....	26
Axe 7 – Gérer efficacement les déchets verts.....	28
7.39 Renforcer les contrôles liés aux interdictions de brûlage des déchets verts.....	28
7.40 Limiter les dérogations aux interdictions de brûlage des déchets verts.....	28
7.41 Engager une politique volontariste dans la gestion des déchets verts en répondant à l'appel à projets porté par l'ADEME et la Région.....	28
7.42 Agir sur la collecte et le traitement des déchets verts.....	29
7.43 Valoriser les déchets verts par le compostage.....	29
7.44 Accompagner le changement de pratiques agricoles.....	30



Introduction

Un territoire contrasté par sa topographie et ses enjeux de qualité de l’air

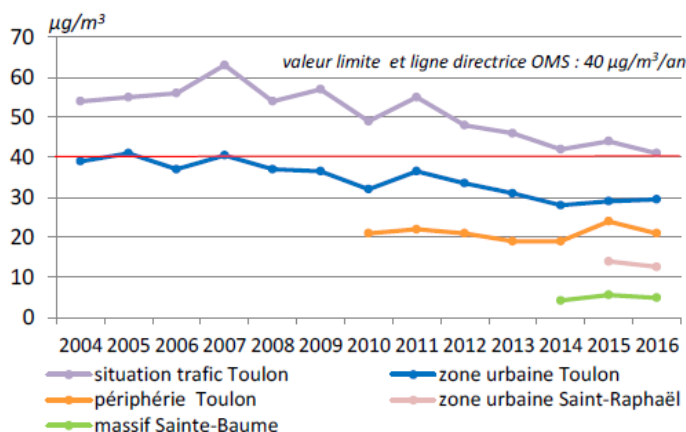
Le Var est un département hétérogène en termes de qualité de l’air. La bande côtière très urbanisée (Toulon, Fréjus Saint-Raphaël) engendre une pollution liée aux transports et aux activités domestiques. Dans cette zone, les principaux polluants à enjeux sont le dioxyde d’azote (NO₂), l’ozone (O₃) et les particules fines (PM₁₀).

En revanche, dans l’arrière-pays les sources d’émissions de polluants sont beaucoup moins nombreuses, en dehors de quelques zones urbanisées et des grands axes routiers et autoroutiers.

Des concentrations en polluants réglementés en baisse sur le département et peu d’exposition aux dépassements des valeurs limites réglementaires

Dioxyde d’azote

Les concentrations moyennes annuelles en dioxyde d’azote (ci-contre) tendent à diminuer depuis le début des mesures. En effet, entre 2005 et 2016, les niveaux en dioxyde d’azote ont baissé de 29 % en zone urbaine et de 25 % en situation trafic. En 2016, seules les zones à proximité des grands axes routiers ne respectent pas la valeur limite pour la protection de la santé humaine.



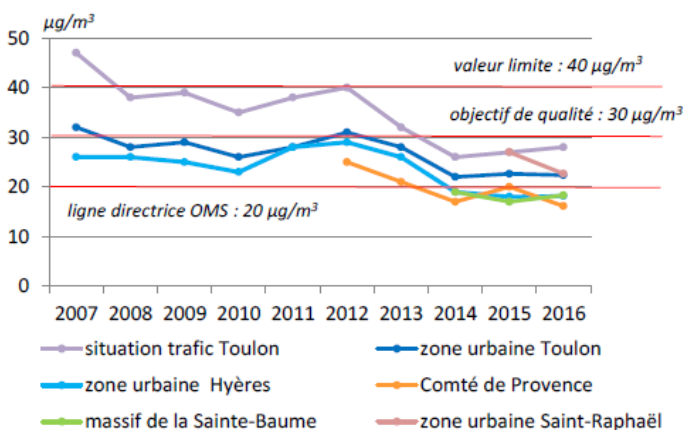
La valeur réglementaire de 40 µg/m³/an est respectée sur le reste du territoire.

En 2016, environ 6 000 personnes restent exposées à une pollution chronique au dioxyde d’azote sur le Var en 2016.

Aucun épisode de pollution au dioxyde d’azote n’a été relevé sur le Var depuis 2011.

Particules fines PM₁₀

En 2016, les concentrations mesurées en particules fines respectent les valeurs limites réglementaires. 2016 est dans la continuité des niveaux plus faibles relevés en 2014 et 2015 sur le territoire varois. Les concentrations moyennes annuelles sont comprises entre 16 et 26 µg/m³ sur l’ensemble des sites varois.

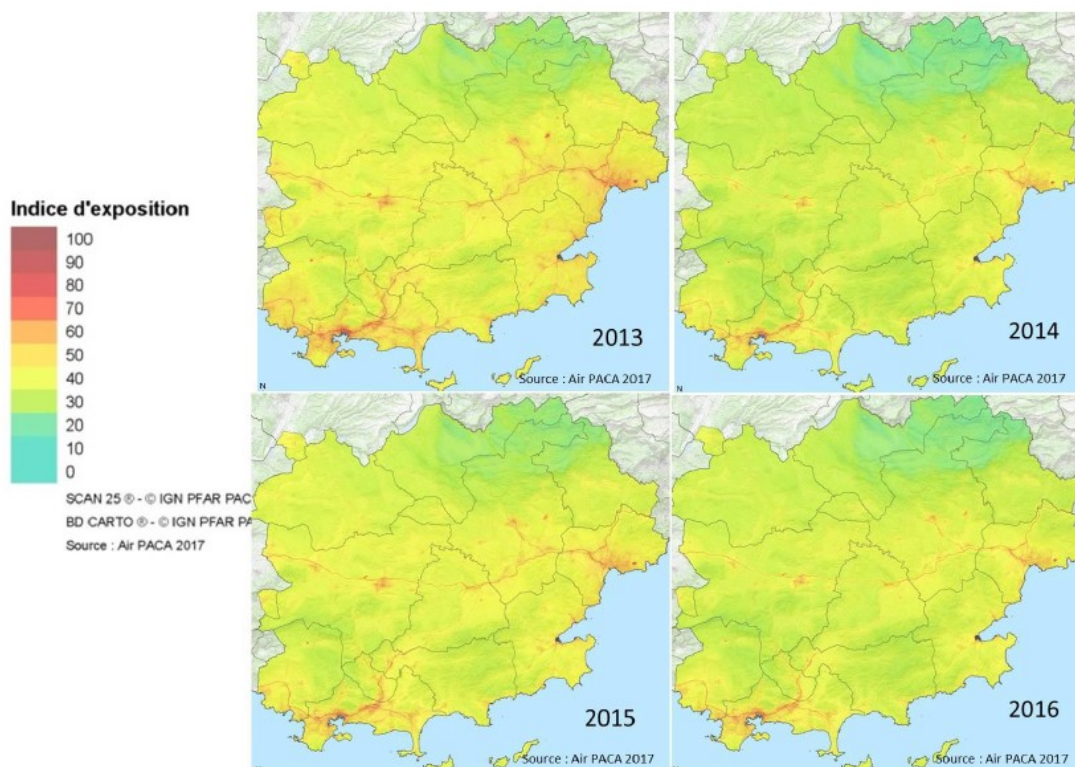


La ligne directrice de l’OMS pour les particules fines, plus contraignante (20 µg/m³ en moyenne annuelle), n’est pas respectée en 2016 sur le Var pour 13 % de la population soit 133 000 habitants. Il



s'agit des zones urbaines denses et de la proximité du trafic routier. La tendance est toutefois à la baisse, passant de 96 % de la population varoise exposée en 2010 à 13 % en 2016.

Zones à enjeux



La pollution de l'air est tracée notamment grâce à 3 polluants indicateurs : NO₂, PM₁₀ et O₃. Les outils de surveillance (mesures et modélisations) ont permis de construire un Indice Synthétique Air à fine échelle. Ces cartographies permettent de mettre en avant les zones où les populations résidentielles sont les plus exposées à la pollution. Quelle que soit l'année, le principal enjeu de qualité de l'air à Toulon est situé en proximité des axes routiers à fort trafic.

À l'échelle du Var, sur les centres urbains denses, l'indice d'exposition oscille selon les années. L'évolution des émissions locales (résidentiel/trafic), les apports extérieurs (particules désertiques, ozone en provenance des Bouches-du-Rhône) combinés aux spécificités météorologiques de chaque année conduisent à ces variations.

Les années 2013 et 2015 montrent des indicateurs d'exposition plus marqués sur les axes routiers et dans le centre urbain dense :

- ◆ En 2013, les niveaux en particules fines et en ozone sont plus importants sur l'agglomération toulonnaise. La pollution chronique estivale à l'ozone et les niveaux de fond en particules plus élevés que la normale en décembre, juillet et août en sont la raison principale.
- ◆ En 2015, ce sont les niveaux en NO₂ un peu plus élevés qu'en 2014, dont la principale source d'émissions sur Toulon est le trafic routier.

Des émissions de polluants en baisse notamment pour le secteur des transports

Le Var contribue selon les substances de 2 à 31 % des émissions de la région PACA. Les principaux secteurs émetteurs du territoire sont le transport routier et le secteur résidentiel/tertiaire (86 % des émissions en NO_x et 60 à 70 % des émissions en particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}).

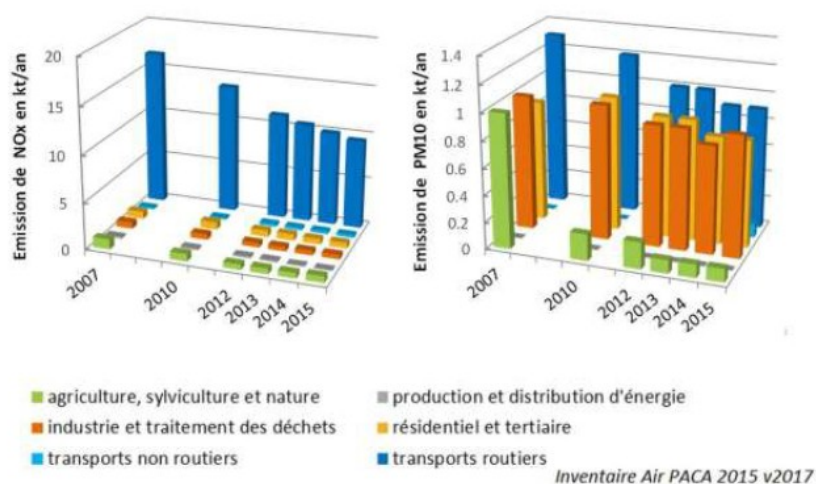


Les émissions varient d'une année à l'autre selon les polluants, le territoire et les activités.

Ainsi pour le trafic routier, une diminution progressive de 2007 à 2015 est identifiée pour les oxydes d'azote et les particules fines PM10. Elle peut être associée à la mise en application des normes euro et au renouvellement progressif du parc automobile.

Pour le secteur résidentiel tertiaire, les émissions en particules dépendent principalement de la rigueur des températures et des consommations associées au chauffage des bâtiments.

À noter, en 2007, les incendies de forêts ont également contribué aux émissions de particules fines.



Perspectives

Le plan de protection de l'atmosphère du Var – agglomération de Toulon couvre une partie de la zone littorale, touchée par les problématiques liées à la qualité de l'air. Il a été approuvé le 14 octobre 2013 et regroupe 30 actions multi sectorielles. Conformément au code de l'environnement, l'évaluation quinquennale du plan a été lancée en janvier 2018 ; les premiers résultats sont attendus pour la fin du premier semestre, avant une éventuelle révision à compter de l'automne 2018.

En parallèle, les services de l'État et les collectivités travaillent en étroite collaboration à l'élaboration d'un plan d'urgence transports, dans le cadre de la déclinaison opérationnelle des arrêtés « mesures d'urgence », qui sera finalisé au second semestre 2018. Ce travail collaboratif devra être étendu à d'autres secteurs tant sur le volet « mesures d'urgence » que dans le cadre des mesures visant à améliorer durablement la qualité de l'air du futur plan de protection de l'atmosphère.

La présente feuille de route vise à renforcer la mobilisation et l'engagement de l'ensemble des acteurs locaux pour une amélioration durable de la qualité de l'air. Elle combine des actions mises en œuvre à court et moyen terme, afin de limiter l'impact des principaux secteurs contributeurs du territoire que sont notamment les transports, le secteur résidentiel et le brûlage des déchets verts. Chaque action a été présentée par son porteur et discutée dans le cadre du comité de pilotage associant les services de l'État, les collectivités, les personnalités qualifiées et associations de la zone de surveillance de Toulon. Ces actions sont structurées autour de 7 axes :



Axe 1 – Ancrer le réflexe Air

Axe 2 – Limiter l'impact des transports

Axe 3 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle

Axe 4 – Limiter l'impact du trafic poids-lourds

Axe 5 – Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité maritime et portuaire

Axe 6 – Améliorer la performance environnementale du bâti

Axe 7 – Gérer efficacement les déchets verts

Dispositif de suivi

Chaque action est affectée d'un ou plusieurs indicateurs de suivi susceptibles d'évoluer au regard de la disponibilité de la donnée et de sa pertinence. Cette feuille de route sera suivie dans le cadre du comité de suivi annuel du plan de protection de l'atmosphère du Var – Agglomération de Toulon et sera, par la suite, intégrée au Plan de Protection de l'Atmosphère.



Axe 1 – Ancrer le Réflexe Air

L'air est un bien collectif précieux. Malgré une amélioration constante ces dernières années, une part importante de la population reste soumise à des concentrations de polluants atmosphériques supérieures aux valeurs guide de l'Organisation mondiale de la santé. Les politiques publiques doivent donc être pensées en intégrant de façon systématique la dimension « qualité de l'air » ; ce réflexe « Air » passe tant par la sensibilisation de l'ensemble des acteurs locaux et des citoyens que par l'automatisation de la prise en compte de la qualité de l'air dans les plans d'actions et documents de planification.

Action 1.01 Sensibiliser les acteurs locaux à la qualité de l'air

L'information des acteurs permet une meilleure compréhension des enjeux liés à la qualité de l'air. La Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) s'engage à programmer, en partenariat avec l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air Air PACA, des sessions de formation à destination des services de l'État et des collectivités et à poursuivre l'organisation de manifestations thématiques (gestion des déchets verts, plans de mobilité, mobilités propres, pratiques agricoles vertueuses...).

Porteur : État en partenariat avec Air PACA

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre d'évènements organisés
Nombre de personnes sensibilisées

Action 1.02 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le programme pédagogique l'Air et Moi

Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air constitue un paramètre essentiel des politiques environnementales futures. Le programme pédagogique « l'Air et Moi », démarche initiée dans le cadre du PRSE 2 en 2010, se déploie activement en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'ensemble des outils de sensibilisation est accessible de façon gratuite et simple sur le site www.lairetmoi.org. Afin de dynamiser les actions de sensibilisation, Air PACA développe avec la Fédération l'Air et Moi un plan de déploiement actif, afin de favoriser sa mise en œuvre. Il s'appuie à la fois sur le portage des collectivités, en particulier les communes qui ont un lien privilégié avec les établissements scolaires et les associations en charge de l'Éducation à l'Environnement et au Développement Durable (Maison de l'Écologie Provence, Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Pays d'Aix, France Nature Environnement...). Ce dispositif de déploiement a été soutenu par l'Union Européenne à travers le projet SH'AIR (www.shair-alcotra.eu). L'Air et Moi a déjà permis la sensibilisation de plus de 250 000 enfants à la qualité de l'air, dont une très forte proportion en PACA.

Porteur : Air PACA

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre d'enfants sensibilisés



Action 1.03 Instaurer un forum régional de la qualité de l'air

Dans le cadre de son action, l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air, Air PACA a développé des instances d'échanges sous forme de comités territoriaux. Ces comités ont pour vocation d'adapter l'action d'Air PACA au service de l'amélioration de la qualité de l'air à l'échelle des acteurs et des spécificités territoriales. À partir de 2018, un forum régional est mis en place afin d'engager ces travaux à l'échelle du territoire régional, en cohérence avec le suivi du SRADDET et la conduite du chef-de-filât portée par la Région. Cette instance est présidée par la représentante du Conseil Régional au sein du Conseil d'administration d'Air PACA, Anne Claudius-Petit. La première séance se déroulera le 22 juin 2018.

Porteur :	Air PACA en partenariat avec la Région	Échéance :	
-----------	--	------------	--

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre de journées thématiques organisées Nombre de personnes sensibilisées
-----------------	--

Action 1.04 Organiser des journées thématiques : assises de la transition énergétique Var, forum de la rénovation énergétique

Les Assises de la transition énergétique du Var ont eu lieu pour leur première édition le 22 février 2018. Il s'agit de rassembler lors de cette journée l'ensemble des acteurs de la transition énergétique (gestionnaires de réseaux, collectivités, acteurs de l'habitat...).

Le premier forum de la rénovation énergétique a eu lieu le 18 et 19 mai 2018. Il s'agit de sensibiliser le grand public à la rénovation énergétique. Le forum a pour objet de favoriser la rencontre entre l'offre (les professionnels) et la demande (propriétaires et copropriétaires).

Porteur :	MTPM	Échéance :	
-----------	------	------------	--

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre de participants
-----------------	------------------------

Action 1.05 Affirmer l'engagement des collectivités en faveur de la qualité de l'air dans le PCAET

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) est un outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur un territoire. C'est une opportunité de développement économique, sociale et environnementale pour un territoire et ses habitants. Il doit permettre de réduire la facture énergétique du territoire, de créer des emplois, d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie, d'anticiper les conséquences humaines et économiques du dérèglement climatique. Lorsque le territoire est couvert par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) le programme d'actions permet, au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques en compatibilité avec le PPA.

Le PCAET de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée est en cours de finalisation et comprend un volet d'actions « Air » permettant de réduire les émissions de polluants d'origine anthropique et d'adapter le territoire au changement climatique pour réduire sa vulnérabilité aux risques.



Porteur :	EPCI	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de PCAET approuvés		

Action 1.06 Intégrer l'ambition du PCAET dans les documents de planification : SCoT, PLU métropolitain, PDU, PLU

Tel que le prévoient les textes en matière de documents d'urbanisme, les enjeux en matière de qualité de l'air doivent être intégrés en amont de l'aménagement du territoire et de la conception des projets urbains. Les documents de planification devront étudier la pertinence des dispositions suivantes :

- x déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain
- x subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à une desserte adaptée par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire
- x introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés
- x restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone dense déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air
- x imposer des actions de maîtrise de l'urbanisation pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des valeurs limites en NO₂ et PM₁₀, notamment pour l'implantation à proximité des grands axes routiers d'établissements sensibles et de locaux à usage d'habitation en zone non urbanisée.

L'ARS travaille à sensibiliser les acteurs concernés à un aménagement/urbanisme favorable à la santé, considérant que la santé publique doit être abordée comme un critère à part entière dans les projets d'aménagement et d'urbanisme, au même titre que le développement durable. L'ARS PACA a développé un porter-à-connaissance type, qui peut être adapté à chaque opération d'urbanisme. Ce PAC, ainsi que les contributions et avis de l'ARS à chaque étape de l'élaboration d'un document d'urbanisme :

- x rappelle les objectifs réglementaires des documents de planification, notamment l'article L.121-1 CU : les SCoT, les PLU et les cartes communales « déterminent les conditions permettant d'assurer » notamment « la réduction des émissions des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, [...] la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature... »
- x met l'accent sur le lien étroit entre les problématiques sanitaires et la pollution de l'air (intérieur et extérieur)
- x fait référence aux PPA, SRCAE, PCAET, SRADDET en rappelant les objectifs, mesures et actions qui s'appliquent sur le territoire concerné
- x mentionne de façon explicite la fiche action du PPA « Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire »
- x pointe les liens de « compatibilité » ou de « prise en compte » entre les différents outils de planification, en particulier entre SCoT, PCAET et PLU(i).

Porteur :	EPCI	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de documents de planification réalisés		



Pourcentage de documents prenant en compte la qualité de l'air
--

Action 1.07 Appuyer la prise en compte de la qualité de l'air dans les porter-à-connaissance

Conformément à l'article R. 229-53 du Code de l'environnement, le préfet adresse dans les deux mois à compter de la transmission du lancement d'une démarche d'élaboration d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET) par une collectivité, les informations qu'il estime utiles à cette élaboration. Ce porter-à-connaissance de l'État vise à fournir l'ensemble des sources de données ainsi que les outils disponibles pour la construction et le suivi d'un PCAET. Le document élaboré en PACA inclut notamment les modalités nécessaires à la prise en compte de la qualité de l'air pour l'élaboration des PCAET.

Porteur :	État	Partenaire(s) :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de porter-à-connaissance rédigés		



Axe 2 – Limiter l'impact des transports

Les transports restent le principal secteur contributeur de polluants atmosphériques sur le territoire (75 % des émissions de NOx) et ce, malgré l'amélioration constante de la technologie. La limitation des vitesses et le développement de transports propres constituent les principaux leviers pour une amélioration durable de la qualité de l'air.

Action 2.08 Étendre les réductions pérennes de vitesse en zone dense pour limiter la congestion

La vitesse est déjà réduite en traversée de Toulon. Sur l'A50 (ouest), la vitesse autorisée passe successivement de 130 km/h à 110 km/h, puis 90 km/h et enfin 70 km/h dans la traversée du tunnel. En surface, elle est réduite jusqu'à 50 km/h avant que l'autoroute débouche sur un feu en centre-ville. En partie est, l'autoroute A57 en traversée de Toulon est limitée à 90 km/h sur 3 km environ.

En adoptant une approche globale à l'échelle de PACA, l'objectif est d'étendre les zones à 90 km/h déjà mises en place en contournement d'agglomération sur des sections plus longues correspondant aux zones périurbaines. Les sections de l'autoroute A50 passant à proximité des quartiers ouest de Toulon pourraient être concernés.

Porteur :	État en partenariat avec Vinci Autoroutes et le CD 83	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Km de voies où la distance est réduite		

Action 2.09 Pourvoir le territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques

Afin de favoriser l'usage des véhicules électriques sur le territoire et ainsi d'inciter les conducteurs à faire le choix de l'électrique, la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée s'engage à installer a minima 150 bornes de recharges rapide (300 prises) sur des sites stratégiques (zones de stationnement sur voiries dans les centres-villes, parcs de stationnements en ouvrages, sites touristiques majeurs, zones d'activités économiques, parkings relais et pôles d'échanges multimodaux) afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobiles. Tous les parkings-relais sont d'ores-et-déjà pré-cablés et le déploiement se fera en fonction des besoins.

Par ailleurs, le Syndicat Mixte de l'Énergie des Communes du Var (SYMIELECVAR) prévoit de déployer 110 bornes de recharge dans le département. À l'automne 2017, une cinquantaine de bornes ont déjà été mises en service sur une trentaine de communes du Var.

Porteur :	Métropole TPM SYMIELEC VAR	Échéance :	
Coût / Financement :	1,5 M€ pour TPM / TPM, Europe, Etat, Région, Communes		
Indicateur(s) :	Nombre de bornes de recharges Nombre d'usagers		



Action 2.10 Accompagner les collectivités et entreprises dans le déploiement de la mobilité GNV

Le développement de la mobilité durable est stratégique pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air ; dès aujourd'hui, le Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) est une solution opérationnelle qui répond aux besoins de mobilité propre du territoire, particulièrement adaptée aux transports de marchandises et transports collectifs, à la logistique urbaine et à la collecte d'ordures ménagères.

Dans le cadre de sa mission de service public de promotion des nouveaux usages du gaz, GRDF s'engage à accompagner les collectivités et entreprises volontaires dans le déploiement de la mobilité GNV en mettant à leur disposition son expertise de constructeur et gestionnaire de réseau afin notamment d'identifier et anticiper les besoins de collectivités et de proposer des solutions pertinentes.

À ce titre, sur le territoire du Var, GRDF accompagne :

- x la Métropole Toulon Provence Méditerranée dans le cadre du renouvellement des flottes de bus notamment, afin d'étudier le recours au gaz vert issu des projets de méthanisation pour alimenter en carburant ces véhicules
- x La communauté d'agglomération Var Esterel Méditerranée dans la création d'une station « public » d'avitaillement GNV sur son territoire

Porteur :	GRDF	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de projets accompagnés		

Action 2.11 Pourvoir le territoire en stations GNV pour les cars et poids-lourds

Après l'inauguration en 2017 de la première station GNV en PACA pour le rechargement des poids-lourds et cars, la Région PACA a lancé le 1er septembre 2017 un appel d'offres visant à étudier le potentiel, identifier les zones d'implantation, éditer des référentiels communs pour garantir l'interopérabilité des systèmes et établir un plan de déploiement des carburants alternatifs tenant compte des travaux déjà engagés par certains acteurs. L'appel d'offres s'inscrit dans le prolongement de la Directive AFI et des travaux déjà menés sur le territoire. Il cible trois types de carburants alternatifs : l'électrique, le gaz et l'hydrogène.

L'analyse des domaines de pertinence des carburants alternatifs montre tout l'intérêt du GNV pour les cars et PL.

Porteur :	Région	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de stations GNV		



Action 2.12 Décarboner les flottes de bus

La Métropole Toulon-Provence-Méditerranée (MTPM) est propriétaire des 300 autobus et minibus composant sa flotte. Une autorisation de programme 2015-2017 permet de fixer le budget d'investissement sur trois ans : 30 000 000 € TTC pour l'acquisition de 110 véhicules tous gabarits confondus. La Métropole a remplacé 25 % de sa flotte par des bus hybrides. Plusieurs solutions sont à l'étude parmi lesquelles le développement de l'hydrogène dans le cadre du projet HynoVar porté, entre autre, par la CCI du Var ou encore le recours au biogaz, lié à la création d'une unité de méthanisation.

Porteur :	MTPM	Échéance :	2025
Coût / Financement :	140M€ / TPM, Europe, Etat, ADEME, Région, Communes		
Indicateur(s) :	Nombre de véhicules propres Pourcentage de véhicules propres Gains d'émissions		

Action 2.13 Faire évoluer les modalités de commande publique de services régionaux de transport interurbain routier pour favoriser des autocars à faibles émissions

Après avoir expérimenté en 2017 des autocars bioGNV et électriques sur plusieurs lignes routières interurbaines, la Région a décidé de faire évoluer sa commande publique dès 2018 pour favoriser des cars à faibles émissions.

Porteur :	Région	Échéance :	2018
Coût / Financement :	Région		
Indicateur(s) :	Nombre de véhicules à faibles émissions Gain d'émissions en NOx et PM		

Action 2.14 Optimiser les circuits et le nombre de tournées de collecte de déchets

Depuis le 1er janvier 2017 la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée (MTPM) exerce la compétence de collecte des déchets ménagers.

Ainsi, les déchets sont collectés en porte à porte (tri sélectif plastique et papier/carton), et en points d'apport volontaire (verre, papier-carton, flaconnages plastique).

L'optimisation des tournées de collecte des déchets permettrait de réduire les distances parcourues par les véhicules et de diminuer les consommations de carburant.

Porteur :	MTPM	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Distances parcourues Gains d'émissions		



Axe 3 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle

Les agglomérations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur accusent un retard certain sur le développement des modes alternatifs à la voiture et en particulier des transports en commun. Cependant, l'usage de la voiture individuelle comme unique moyen de transport n'est plus une caractéristique des zones urbanisées de la région. La part modale de la voiture particulière perd du terrain au profit d'autres mobilités, notamment les transports en commun à haut niveau de service, le covoiturage et les modes actifs.

Action 3.15 Développer 4 nouvelles lignes à haut niveau de service

Le réseau Mistral transporte environ 30 millions de voyageurs chaque année. Afin d'améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens en mobilité des résidents et actifs de l'agglomération, la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée (MTPM) s'engage à développer 4 lignes à haut niveau de service (LHNS) qui desserviront l'agglomération d'Est en Ouest et connecteront les centralités urbaines, économiques et principaux générateurs du cœur d'agglomération. Ces lignes constitueront le réseau de transport urbain dit structurant.

Porteur : Métropole TPM

Échéance : 2025

Coût / Financement : 35M€ / TPM, Europe, Etat, ADEME, Région, Communes

Indicateur(s) : Km/habitant
Fréquentation

Action 3.16 Développer l'offre et la desserte ferroviaire sur la zone, en amont de la LNPCA et avec la LNPCA (scénario 3 du COI)

Les voies de circulation étant particulièrement saturées en heure de pointe notamment en proximité des grandes agglomérations, l'offre TER peut constituer une alternative efficace à l'usage de la voiture. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a prévu des investissements afin d'améliorer la desserte ferroviaire de la zone. Ainsi, afin de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, la réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice permettra de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle facilitera les déplacements en augmentant la qualité de l'offre de services ferroviaires.

Ainsi fin 2018, TER à 15 minutes en heures de pointe entre Marseille, Aubagne et Toulon. Avec la LNPCA, TER à 10 minutes sur Toulon (4 TER / h ouest TPM – Carnoules et 2 TER/h ouest TPM – Hyères)

Porteur : Région

Échéance : 2017-2021
2026 avec LNPCA

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre de trains/h en heure de pointe



Action 3.17 Créer un abonnement multimodal sur l'aire toulonnaise

Afin de favoriser l'intermodalité et de simplifier la tarification sur le territoire, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée (MTPM) prévoient de mettre en place en 2019 un abonnement unique illimité permettant de voyager sur l'ensemble du territoire concerné.

Porteurs :	MTPM, Région
------------	--------------

Échéance :	2019
------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre d'abonnés
-----------------	------------------

Action 3.18 Simplifier la vente et la distribution des titres de transport

En 2019, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ouvrira une e-boutique régionale permettant l'achat en ligne et sur mobile des billets régionaux à l'unité ; à la fin de l'année 2019, cette offre sera complétée par la possibilité d'acheter en ligne et sur mobile des abonnements régionaux.

Porteur :	Région
-----------	--------

Échéance :	2019 – 2022
------------	-------------

Coût / Financement :	Région
----------------------	--------

Indicateur(s) :	Nombre de titres de transport achetés sur l'e-boutique régionale Nombre d'abonnements de transport achetés sur l'e-boutique régionale
-----------------	--

Action 3.19 Refondre la centrale de mobilité régionale et y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, conduit une politique de développement et de coordination des transports collectifs sur l'ensemble du territoire régional en s'appuyant sur ses propres réseaux (trains (TER), autocars régionaux et la ligne des Chemins de fer de Provence) mais aussi à travers des actions de partenariat avec les autres AOM présentes sur son territoire qui gèrent les réseaux urbains et interurbains et ce afin de favoriser l'intermodalité, de promouvoir les déplacements en transports collectifs et à en faciliter l'accès grâce à une meilleure information.

La centrale de mobilité régionale sera adaptée pour y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité : services de cars privés, vélos, offre de covoiturage.

Porteur :	Région
-----------	--------

Échéance :	2018
------------	------

Coût / Financement :	Région
----------------------	--------

Indicateur(s) :	Nombre de solutions intégrées
-----------------	-------------------------------

Action 3.20 Poursuivre le déploiement des parcs-relais

Les parkings relais (P+R) sont un outil de report modal principalement destinés au rabattement des automobilistes sur les transports en commun. Du point de vue de l'utilisateur, un parc relais est un lieu où il peut changer de mode de transport, pour passer rapidement d'un mode de transport



individuel à un mode collectif. Le Plan de déplacements urbains de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée préconise de hiérarchiser les parkings relais existants, d'optimiser leurs conditions d'accès et de stationnement et de proposer une nouvelle offre le long des lignes à haut niveau de service et des liaisons maritimes. Cette hiérarchie visera à mettre en avant les P+R « stratégiques » qui répondent réellement à la définition inscrite dans le Schéma directeur des parkings approuvé par TPM en 2009 :

- x Destiné à inciter les automobilistes à se rabattre dans un parc de stationnement pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun
- x Réalisé à proximité immédiate des terminus des lignes du réseau de TC et de leurs principaux points de correspondance
- x L'accès au site de transport depuis le lieu de stationnement doit être direct et court

Les P+R devront proposer des conditions d'accueil attractives pour les automobilistes avec une desserte en transport en commun crédible (LHNS, liaisons maritimes), des accès réglementés, une tarification combinée inférieure au tarif de stationnement du lieu de destination, une sécurisation du stationnement.

Conformément au schéma directeur des parcs-relais, plus de 4 000 places de stationnement ont été créées sur un total de 5900 projetées.

Porteur :	MTPM	Échéance :	2025
Coût / Financement :	20M€		
Indicateur(s) :	Nombre de P+R Nombre de P+R équipés de système billétique Nombre de places offertes		

Action 3.21 Poursuivre le déploiement des pôles d'échange multimodaux (PEM)

Le territoire bénéficie d'un réseau de gares relativement dense avec une gare tous les 4 kilomètres. Ce réseau se renforcera dans les années à venir avec la création de la halte de Sainte-Musse. Quatre gares ont fait l'objet d'un aménagement en pôle d'échanges multimodal au cours des 5 dernières années avec la réalisation de parking-relais, de stationnement vélos et deux roues motorisés, de parvis et d'espace d'attente, de dépose-minute... L'intermodalité autour de ces gares et leurs dessertes restent à renforcer pour asseoir le « RER Toulonnais » comme véritable socle du système de transport de l'agglomération.

Le Plan de déplacements urbains de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée préconise de poursuivre l'aménagement des gares de l'agglomération en PEM et de renforcer leur desserte en définissant le rôle de chaque pôle d'échanges et le niveau de services associés en matière de transports en commun, de stationnement voitures et deux roues, de cheminements piétons et cyclables...

Porteur :	MTPM	Échéance :	2016 – 2020 2021 – 2025
Coût / Financement :	65M€		
Indicateur(s) :	Par gare : Nombre de services réseau Mistral / Nombre de services de trains Nombre de services réseau Mistral / Nombre de services de trains avec une correspondance < 15 minutes		



Action 3.22 Poursuivre le déploiement des aires de covoiturage

90 % des déplacements de courte et moyenne distance sont effectués par des automobilistes seuls dans leur véhicule ; notamment dans les secteurs où la densité est souvent trop faible pour mettre en place une offre de transports collectifs performante, le covoiturage apparaît comme une alternative efficace à l'autosolisme, ce qui permet de réduire le nombre de véhicules roulants et donc améliorer la qualité de l'air. Afin d'encourager les pratiques de covoiturage, les EPCI du Var et le conseil départemental poursuivent la réalisation d'aires de covoiturage en sus des 17 existantes à l'échelle du département.

Porteur :	CD 83 en partenariat avec les EPCI du Var	Échéance :	2025
-----------	---	------------	------

Coût / Financement :	3M€ / EPCI du Var, Europe, Etat, CD Var, Région
----------------------	---

Indicateur(s) :	Nombre de places réservées aux covoitureurs Taux d'occupation
-----------------	--

Action 3.23 Favoriser la mise en relation des covoitureurs

90 % des déplacements de courte et moyenne distance sont effectués par des automobilistes seuls dans leur véhicule ; notamment dans les secteurs où la densité est souvent trop faible pour mettre en place une offre de transports collectifs performante, le covoiturage apparaît comme une alternative efficace à l'autosolisme, ce qui permet de réduire le nombre de véhicules roulants et donc améliorer la qualité de l'air. Afin d'encourager les pratiques de covoiturage, les EPCI du Var et le conseil départemental ont développé un site de covoiturage.

Porteur :	CD 83 en partenariat avec les EPCI du Var	Échéance :	
-----------	---	------------	--

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre d'utilisateurs
-----------------	-----------------------

Action 3.24 Renforcer les infrastructures et les services pour encourager à la pratique du vélo

Afin de favoriser un report modal vers les modes actifs et en particulier le vélo, la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée poursuit la réalisation de pistes cyclables avec plus de 400 km à l'horizon 2025 (contre 247 en 2014). Afin de garantir la sécurité des cyclistes et d'inciter au report modal, des aménagements sont prévus (zones de rencontre, cédez-le-passage, zones piétonnes, affichage dynamique d'informations sur la fréquentation des pistes...)

Porteur :	MTPM	Échéance :	2025
-----------	------	------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Km de pistes cyclables sans discontinuité Fréquentation des pistes
-----------------	---



Action 3.25 Poursuivre les aides au déploiement des vélos à assistance électrique

Le vélo à assistance électrique présente un réel intérêt pour des trajets quotidiens courts ou moyens, avec un dénivelé limité. Sur le territoire de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée c’est une alternative idéale au vélo traditionnel à destination d’un public qui souhaite se déplacer rapidement, sans efforts excessifs, tout en pratiquant une activité physique.

La Métropole a ainsi instauré un dispositif de subvention à l’achat des vélos à assistance électrique ou d’un kit électrique vélo pour les particuliers à hauteur de 25 %, ce qui correspond à une aide pouvant s’élever à un maximum de 250 euros pour un vélo à assistance électrique neuf et 150 euros pour un kit électrique vélo neuf. Depuis janvier 2015, 2232 dossiers ont été reçus et plus de 1800 ont été mandatés.

Porteur :	MTPM	Échéance :	2025
Coût / Financement :	1,5 M€		
Indicateur(s) :	Nombre de dossier VAE reçus Nombre de demandes de soutien reçues		



Axe 4 – Limiter l'impact du trafic poids-lourds

81 millions de tonnes de marchandises sont échangées par transporteurs routiers chaque année dans la région. La majeure partie de ce trafic se fait sur des courtes distances, internes à la région.

Action 4.26 Renforcer les contrôles pollution en bord de route des poids lourds et véhicules utilitaires légers

Lors des contrôles en bord de route, les contrôleurs des transports terrestres réalisent une inspection rapide du véhicule. Il convient de renforcer ce contrôle en veillant à contrôler :

- x la bonne utilisation de l'AD Blue par les transporteurs ;
- x le niveau d'émissions du véhicule (poids-lourds ou véhicules utilitaires légers), si des outils de mesure sont mis à disposition des contrôleurs et/ou des forces en tenue.

Porteur :	État	Echéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de contrôles PL avec des outils de mesure des émissions		

Action 4.27 Veiller au bon respect de la réglementation sur le contrôle des émissions des véhicules à l'occasion de la surveillance des centres de contrôle technique poids lourds

Les techniciens de la DREAL qui assurent la surveillance des centres de contrôle technique PL auront vocation à porter une attention toute particulière à la bonne vérification par les contrôleurs des centres du respect des normes de pollution.

Porteur :	État	Echéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de visites de surveillance des centres de contrôle technique		

Action 4.28 Redynamiser les chartes CO2

Élaborée courant 2007 par le ministère chargé des transports et l'ADEME, la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 a été retenue comme l'une des actions du Grenelle de l'environnement. Cette démarche a été lancée en décembre 2008 et s'adressait aux entreprises de transport routier de marchandises. Elle a été étendue, le 20 septembre 2011, aux entreprises de transport routier interurbain de voyageurs (TRV). Cette démarche volontaire vise notamment à fournir aux transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs des outils tendant à améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de CO2 liées à la consommation de carburant. À ce jour, 89 entreprises ont été sensibilisées sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; 27 entreprises de la région ont adhéré à la démarche. Une dizaine d'entreprises devraient s'engager très prochainement dans la charte CO2.

Par ailleurs, la démarche a gagné en ambition depuis 2 ans en introduisant la possibilité pour une entreprise de se voir décerner le label CO2 (plus exigeant que la charte CO2). Une entreprise en



PACA a déjà été labellisée.

Porteur : AFT en partenariat avec l'ADEME

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre de chartes signées

Action 4.29 Expérimenter la mise en place d'une redevance poids lourds

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur expérimente la mise en place d'une redevance poids lourds visant à la prise en charge des externalités du transport routier de marchandises. Les ressources collectées seront affectées aux investissements permettant d'encourager le report modal mais aussi à l'accompagnement des transporteurs pour l'acquisition de camions à faibles émissions. 2 études démarrent en 2018 pour la définition du dispositif et de l'outil régional de financement des infrastructures de transport.

Porteur : Région

Échéance : 2019 – 2020

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Impacts sur la conversion énergétique des poids lourds
Impacts sur l'optimisation des tournées



Axe 5 – Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité maritime et portuaire

L'activité maritime n'est pas identifiée comme une source prépondérante de pollution atmosphérique à l'échelle de la Métropole mais est particulièrement impactante pour les riverains des ports, les manœuvres à quai restant les plus pénalisantes. La réglementation étant d'origine internationale, il est difficile d'agir en actionnant le levier réglementaire. Au niveau local, des études sont menées afin de trouver des solutions pour réduire l'empreinte environnementale de l'activité maritime.

Action 5.30 Étendre les zones d'émissions contrôlées à la Méditerranée

La réglementation en matière de pollution maritime tend vers une diminution continue de la teneur en soufre des combustibles des navires, passant de 4,5 % lors de l'entrée en vigueur de la convention Marpol en 2005 à 0,5 % à partir de 2020. Son respect est assuré, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, par la Direction interrégionale de la Mer Méditerranée qui opère des contrôles réguliers de la teneur en soufre des combustibles utilisés. L'évolution réglementaire a permis de constater, en région PACA, une baisse notable des émissions d'oxydes de soufre, de particules fines et d'oxydes d'azote. Les efforts doivent néanmoins se poursuivre.

Aussi, pour aller au-delà de la réglementation, la France a confié à l'INERIS, en avril 2017, une étude préalable au dépôt d'un dossier devant l'Organisation Maritime Internationale visant à ce que soit créée en Méditerranée une zone à « basses émissions » dans le but de contraindre les navires à utiliser des combustibles marins ayant une teneur en soufre de 0,1 %, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres zones du monde. Outre la réduction des émissions d'oxydes de soufre, cette zone inclurait des restrictions en termes d'émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. Les résultats de cette étude seront présentés aux pays méditerranéens afin de les inciter à soutenir la démarche de la France devant les instances internationales.

Porteur : Etat

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) :
Nombre de contrôles à quai
Nombre d'infractions constatées

Action 5.31 Étudier la faisabilité de l'électrification des navires à quai du port civil

La réglementation maritime pour la qualité de l'air est essentiellement orientée sur la limitation des émissions d'oxydes de soufre. Pour respecter les normes internationales et européennes (plus contraignantes), la principale réponse des armateurs consiste à utiliser des carburants moins soufrés lorsque la durée de l'escale est supérieure à 2 h. D'autres solutions existent comme l'électrification des navires à quai, qui constitue la meilleure réponse environnementale, car elle permet de supprimer les émissions de polluants mais peut être contrainte par des considérations techniques.

Les bâtiments de combat de la Base navale de Toulon sont déjà systématiquement connectés au réseau EDF lorsqu'ils sont à quai, supprimant ainsi les émissions de polluants.

Porteur : CCI du Var

Échéance :



Coût / Financement :	
Indicateur(s) :	Éléments techniques

Action 5.32 Étudier la possibilité d'alimenter en GNL les navires

Le GNL comme carburant marin est une bonne réponse à la problématique de la pollution atmosphérique, car il permet abattre très sensiblement les trois principaux polluants émis lors de la combustion. L'évolution de la flotte mondiale vers ce type de carburant est maintenant amorcée, particulièrement pour les navires de croisière.

La Métropole Toulon-Provence-Méditerranée étudie la possibilité

Porteur :	MTPM en partenariat avec la CCI du Var	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :			

Action 5.33 Décarboner la flotte de bateaux-bus

La flotte des bateaux-bus de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée est composée de 12 bateaux-bus dont deux éco bateaux-bus, équipés de moteurs électriques alimentés par un système de batterie qui permet de réduire l'impact sur l'environnement notamment dans les manœuvres portuaires avec le mode « Zéro Emission ZEV ».

Porteur :	MTPM	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de bateaux-bus décarbonés Nombre de passagers transportés Gains d'émissions		



Axe 6 – Améliorer la performance environnementale du bâti

Le secteur résidentiel est l'un des principaux secteurs émetteurs de polluants atmosphériques avec une part contributive de l'ordre de 23 % pour les PM10 à l'échelle de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée. Les émissions proviennent principalement de la climatisation des bâtiments et des appareils de combustion fixes. La rénovation énergétique constitue un levier d'action efficace afin de limiter la consommation d'énergie.

Action 6.34 Développer la démarche Bâtiment Durable Méditerranéen

La démarche BDM (Bâtiment Durable Méditerranéen) est un outil pédagogique d'accompagnement et d'évaluation sur les aspects environnementaux, sociaux et économiques du bâtiment, adaptée à tous les bâtiments construits ou réhabilités en milieu méditerranéen ou de montagne : habitat collectif, bâtiment tertiaire, établissement d'enseignement, maison individuelle.

Le quartier de la Créativité et de la Connaissance Chalucet a obtenu le label argent de la démarche « Quartier Durable Méditerranéen » le 18 décembre 2017. Ce label favorise le sens de l'action publique et les projets d'aménagement adaptés au contexte et accepté par les riverains. En effet, c'est un quartier où l'habitant profitera des nombreux avantages d'un quartier durable : cadre de vie agréable, mixité de fonctions (habitat, équipements publics et équipements d'enseignement supérieur), présence d'espaces naturels de qualité avec le jardin Alexandre 1er, et une biodiversité préservée ainsi qu'une forte présence d'eau. Il réalisera des économies sur le fonctionnement des équipements publics, et répondra aux enjeux de la mobilité afin de réduire l'usage de la voiture et développer des chemins piétons et cyclables courts et attractifs.

Les particularités climatiques (ensoleillement, vents dominants, altitude...), topographiques (orientation des pentes, masques solaires...) et culturelles ont été prises en compte dès les études préalables au projet.

Enfin, ce quartier durable bénéficie d'une plus-value car tous les acteurs économiques y sont associés et il contribue au développement de l'emploi local

Porteur : MTPM

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre de bâtiments labellisés BDM
Pourcentage de bâtiments labellisés BDM

Action 6.35 Accompagner la rénovation énergétique des bâtiments

Inscrite dans le grand plan d'investissement du quinquennat et dans la concertation du « Plan rénovation énergétique des bâtiments », la lutte contre les passoires thermiques est au premier plan des priorités gouvernementales. Pour répondre aux besoins de travaux urgents qu'elle a identifiés, ou effectués par étape par des ménages à petit budget, l'ANAH élargit l'offre du programme Habiter Mieux avec une aide financière proposée aux propriétaires occupants aux revenus modestes, leur permettant de bénéficier d'une aide pour l'un des trois travaux identifiés comme les plus efficaces en matière de rénovation énergétique :

- le changement d'une chaudière ou du mode de chauffage
- l'isolation de combles aménagés ou aménageables,
- l'isolation des murs



Porteur :	ANAH	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de projets de rénovation aidés		

Action 6.36 Promouvoir le dispositif de guichet unique Rénovation de l'habitat privé

Depuis le 1^{er} janvier 2018, la Métropole Toulon Provence Méditerranée conseille et accompagne les (co)propriétaires et les locataires dans leurs projets d'amélioration de logement pour :

- x La réalisation de travaux d'économie d'énergie permettant d'améliorer le confort et réduire significativement les charges énergies
- x La rénovation complète des logements dégradés : mise aux normes de décence, d'habitabilité, de sécurité
- x Le maintien à domicile via l'adaptation du logement au vieillissement et/ou handicap

Porteur :	MTPM	Échéance :	2021
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de projets accompagnés		

Action 6.37 Promouvoir l'intégration de la nature en ville : le programme *Nature 4 City Life*

L'intérêt du projet *Nature 4 City Life* est de promouvoir l'intégration de la nature en ville. Les 5 axes de travail du projet sont :

- x Le Monitoring urbain : Mesure des paramètres du changement climatique, et enquêtes socio-économiques.
- x La création d'un sentier de randonnée urbaine TPM
- x Des formations sur l'adaptation au changement climatique des aménagements urbains (intérêt de la nature en ville)
- x La concertation citoyenne sur les grands projets urbains du territoire pour aborder la question de la nature en ville.
- x Des forums, séminaires sur la nature en ville

Porteur :	MTPM	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	<i>À définir</i>		

Action 6.38 Aménager la Promenade verte à Toulon

La construction de la promenade verte est envisagée dans le centre-ville de Toulon. De l'ancienne ville médiévale, noyau dense avec les premières fortifications sous HENRI IV, aux remparts napoléoniens ayant permis l'essor de la ville haussmannienne, il s'agit désormais de créer une nouvelle couronne urbaine (promenade verte) en mode de déplacements doux à forte connotation paysagère constituant un lien fort entre les nouveaux espaces de projet et la ville moderne élargie. Son rôle est de permettre l'appropriation de la ville par les citoyens et de l'ouvrir aux visiteurs.



Porteur :	MTPM	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	<i>À définir</i>		



Axe 7 – Gérer efficacement les déchets verts

Le brûlage de déchets verts est une combustion peu performante et constitutive d'une source importante de polluants et peut localement contribuer à des niveaux élevés de particules fines, voire déclencher un épisode de pollution. Malgré son interdiction, la pratique du brûlage reste assez courante en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et de nombreuses dérogations subsistent. Or les déchets verts constituent une véritable ressource, tant énergétique que nutritive. L'article L541-21-1 du code de l'environnement modifié par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, rappelle d'ailleurs le principe de valorisation des biodéchets.

Action 7.39 Renforcer les contrôles liés aux interdictions de brûlage des déchets verts

Le brûlage des déchets verts est interdit en vertu de l'article 84 du règlement sanitaire départemental. Le non-respect de cette interdiction constitue une contravention de 3e classe, passible d'une amende de 450 €. Si des moyens sont mis en place par les services départementaux des incendies et secours (SDIS) en période estivale, le respect de cette interdiction relève du pouvoir de police du maire. Les communes de la zone de surveillance de Toulon s'engagent ainsi à renforcer les contrôles auprès de leurs administrés.

Porteurs : Communes

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) :
Nombre de contrôles réalisés
Nombre d'infractions constatées

Action 7.40 Limiter les dérogations aux interdictions de brûlage des déchets verts

Les arrêtés emploi du feu posent le principe de l'interdiction de brûlage des déchets verts mais prévoient des cas dérogatoires, liés notamment à une obligation légale de débroussaillage ou issus de l'exploitation agricole ou forestière. Afin de limiter les émissions dues au brûlage des déchets verts, l'État s'engage à réviser les arrêtés emploi du feu afin de limiter ces dérogations. Il est à noter toutefois que certains cas dérogatoires sont prévus par la loi et que le brûlage constitue la seule réponse efficace connue à ce jour ; cela est par exemple le cas de la réglementation relative à la protection contre les organismes nuisibles (art L251-3 et suivants du code rural et de la pêche maritime).

Porteur(s) : État

Échéance : 2020

Coût / Financement :

Indicateur(s) :

Action 7.41 Engager une politique volontariste dans la gestion des déchets verts en répondant à l'appel à projets porté par l'ADEME et la Région

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 transfère la compétence de gestion des déchets, y compris des déchets verts, aux établissements publics de coopération intercommunale. L'ADEME régionale et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en association avec la Direction régionale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt (DRAAF



PACA) et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA), lancent, en 2018, la 4e édition de l'appel à projets « Prévention et gestion des déchets verts en région Provence-Alpes-Côte d'azur » dans le but d'apporter un soutien financier aux collectivités qui se lancent dans une stratégie territoriale d'ensemble de prévention et de valorisation des déchets verts (compostage, paillage, retour au sol...), afin de limiter les impacts liés au brûlage à l'air libre de ces déchets végétaux (émission de particules PM10 et PM2,5 et d'odeurs, de gaz à effet de serre, de substances irritantes, cancérigènes, etc.). Les collectivités de la région sont donc invitées à se porter candidates à cette nouvelle édition de l'appel à projets.

Porteurs :	EPCI du Var	Échéance :	
Coût / Financement :	ADEME, Région		
Indicateur(s) :	Nombre de dossiers déposés Nombre de lauréats		

Action 7.42 Agir sur la collecte et le traitement des déchets verts

Face à l'augmentation considérable des demandes suite à la publication de l'arrêté emploi du feu, la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau a mis en place un service de collecte à domicile des déchets verts et a distribué plus de 3500 composteurs sur son territoire. L'agglomération s'est dotée d'une plateforme de compostage à partir de boues de STEP et de déchets verts et récompensent les administrés faisant appel à leur service de collecte ou se rendant en déchetterie avec des sacs de compost issus de leur plateforme. Environ 3000 tonnes de déchets verts sont récupérés chaque année.

Porteur :	CC Vallée du Gapeau	Échéance :	
Coût / Financement :	ADEME, Région		
Indicateur(s) :			

Action 7.43 Valoriser les déchets verts par le compostage

La Métropole Toulon-Provence-Méditerranée confie au Syndicat Intercommunal de Transport et de Traitement des Ordures Ménagères de l'Aire Toulonnaise (SITTOMAT) la compétence « traitement des ordures ménagères ». Dans ce cadre, le SITTOMAT met en œuvre la valorisation matière des déchets verts par compostage. Les déchets verts sont principalement réceptionnés en déchetterie. Des composteurs individuels sont également distribués aux habitants.

Le SITTOMAT utilise des plateformes de compostage collectif. Les déchetteries situées à l'Ouest de Toulon transfèrent leurs déchets verts sur la plateforme de compostage localisée à Signes (83). Les communes situées à l'Est de Toulon ont à leur disposition la plateforme de compostage localisée à Cuers (83).

Porteur :	SITTOMAT	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Tonnage de déchets verts valorisés		



Action 7.44 Accompagner le changement de pratiques agricoles

L'agriculture contribue également à la présence de polluants dans l'atmosphère. Il s'agit en particulier d'émissions d'ammoniac (NH₃, précurseur de particules fines, dont le secteur agricole représente 97 % des émissions) et de particules primaires, notamment via le brûlage à l'air libre des résidus agricoles. En collaboration avec le ministère en charge de l'agriculture, l'ADEME et le ministère de la Transition écologique et solidaire ont mis en place un appel à projets « Agr'Air – Mobiliser et agir collectivement pour réduire les émissions de polluants atmosphériques du secteur agricole » en vue d'accompagner techniquement et financièrement des projets collectifs pilotes permettant de diffuser largement, au sein des exploitations agricoles, les technologies et les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement.

L'IRAEE (Inter-Réseau Agriculture Énergie Environnement), constituant un partenariat entre neuf têtes de réseaux et experts de PACA, a été déclaré lauréat. L'un des axes du projet retenu vise à limiter les émissions de particules liées au brûlage des déchets verts en arboriculture et viticulture. Il s'agit d'accompagner vers un changement de pratiques 6 groupes d'agriculteurs (55 producteurs) pilotes puis de diffuser les résultats vers leurs propres réseaux (500 producteurs) et enfin de diffuser l'information par l'ensemble des membres de l'IRAEE (10 000 exploitations). 2 lycées de l'enseignement agricoles sont également associés.

Porteur :	IRAEE soutenu par le GERES	Échéance :	2020
Coût / Financement :	ADEME, Agriculteurs		
Indicateur(s) :	Nombre d'agriculteurs formés/sensibilisés		

