



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère de l'Écologie
et du Développement Durable

NOTICE TECHNIQUE
CADRE RÉGLEMENTAIRE
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

PPA



PLAN DE PROTECTION DE
L'ATMOSPHERE
DE
L'AGGLOMERATION
TOURANGELLE

NOTICE TECHNIQUE,
CADRE RÉGLEMENTAIRE et
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU PPA

Novembre 2006



Version 0

1 SOMMAIRE DU RESUME NON TECHNIQUE DU PPA

1	Sommaire du résumé non technique du PPA	2
2	Notice explicative du plan de protection de l'atmosphère.....	3
3	La réglementation afférente à la qualité de l'air	5
	3.1 Base réglementaire.....	5
	3.1.1 Décrets.....	5
	3.1.2 Arrêtés	5
	3.1.3 Circulaires	6
	3.2 Le contenu du PPA (décret du 25 mai 2001)	6
4	Résumé non technique : L'état des lieux du PPA comme base des travaux	7
	4.1 Elaboration de l'état des lieux	7
	4.2 La zone d'étude	7
	4.3 Les polluants étudiés.....	8
	4.4 Les enjeux sanitaires	8
	4.5 Les enjeux environnementaux	9
	4.6 Bilan des émissions.....	9
	4.7 Comparaison des émissions comptabilisées.....	10
	4.8 La qualité de l'air.....	10
	4.9 Les aspects réglementaires.....	11
	4.10 Le Plan de Protection de l'Atmosphère, outil de planification adapté aux problématiques locales.....	11
	4.11 Conclusion de l'état des lieux	12
	4.12 Seconde phase des travaux.....	12
5	Résumé non techniques : Les actions à engager au titre du PPA	13
	5.1 Portée juridique du PPA.....	14
	5.2 Des actions pour réduire la pollution : présentation succincte des prescriptions	15
	5.3 Sources mobiles	15
	5.4 Sources fixes	16
	5.5 Information et sensibilisation.....	18



NOTICE EXPLICATIVE

2 NOTICE EXPLICATIVE DU PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

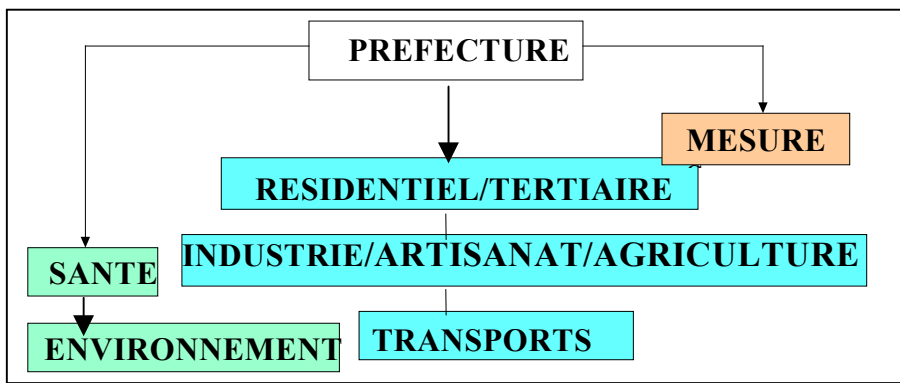
Dans le cadre de la loi sur l'air, aujourd'hui reprise dans le Code de l'environnement (art L 220-1 et suivants), des outils de planification doivent être mis en place pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air.

Le premier outil élaboré en région Centre a été le plan régional de la qualité de l'air (PRQA). Adopté par M. le Préfet de région, le 14 janvier 2002, le PRQA a permis d'initier une large consultation sur la qualité de l'air en région Centre.

Tout naturellement, les Plans de protection de l'atmosphère à élaborer ont donc mis en œuvre la même démarche de consultation.

Elaboration du PPA

Deux phases de travaux ont été nécessaires à l'élaboration du présent projet. Une commission d'élaboration, établie conformément aux textes afférents, a été mise en place le 30 avril 2003. Des groupes de travail se sont constitués pour, dans un premier temps, faire un état des lieux de la situation environnementale de la zone d'étude (pour ce qui concernait la pollution atmosphérique) puis, dans un second temps, faire des propositions d'actions pour maintenir, voire améliorer, la qualité de l'air.



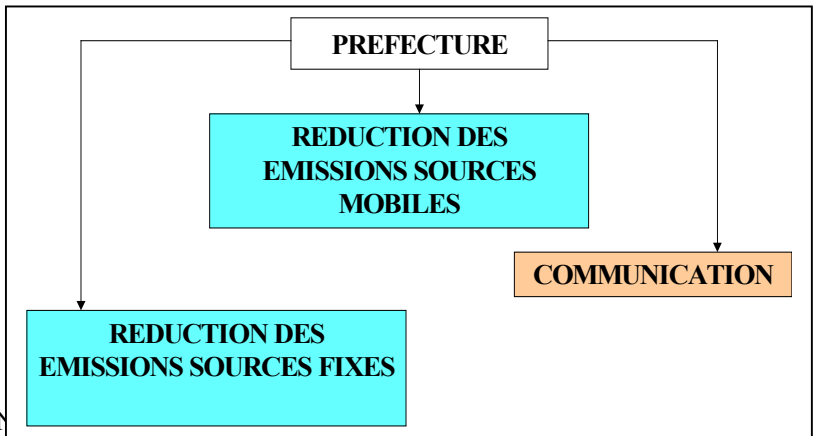
6 groupes de travail ont été mis en place lors de la première phase des travaux (élaboration de l'état des lieux) sur :

- les impacts (santé et environnement),
- les sources d'émissions (industrie, habitations, bureaux, agriculture, artisanat, transports),
- la mesure de la qualité de l'air.

L'état des lieux ayant démontré que des actions, adaptées aux enjeux locaux, s'imposaient, la seconde phase des travaux a consisté à faire des propositions d'actions sur les problématiques mises en évidence et selon la hiérarchisation des sources identifiées.

Les collectivités, les associations et l'ensemble des structures intervenant sur la problématique ont été associées aux travaux de tous les groupes et ceci pendant les deux phases d'élaboration.

Les propositions, validées en commission plénière, ont ensuite fait l'objet d'une consultation administrative qui a pris fin le 16 juin 2005.



L'objectif final du PPA étant de mettre en œuvre des dispositions qui doivent permettre de ne pas dépasser les valeurs limites imposées réglementairement sur certains polluants, que ces valeurs soient actuelles ou futures (la réglementation européenne prévoit des durcissements qui s'échelonnent jusqu'en 2010).

La consultation administrative

Toutes les collectivités locales concernées par le plan ont été consultées (Conseil Régional, Conseil Général, communautés de communes et d'agglomération et communes).

Les établissements publics de coopération intercommunale ont été consultés dès lors que leurs champs d'actions pouvaient être concernés par le PPA.

Le Conseil départemental d'hygiène d'Indre-et-Loire a donné un avis favorable sur le plan le 16 décembre 2004.

Une enquête publique

Afin que chacun puisse appréhender les problématiques et les actions qui vont être mises en œuvre au titre du PPA, une enquête publique a eu lieu du 12 décembre 2005 au 14 janvier 2006.

Les documents mis à l'enquête publique se composaient de :

- la notice explicative sur le PPA,
- la liste des textes réglementaires qui s'appliquent à l'élaboration des PPA,
- le résumé non technique de l'état des lieux ainsi que ledit état des lieux complet,
- les propositions d'actions à mettre en œuvre sur le périmètre du plan,
- les mesures d'urgence telles qu'elles existent déjà sur Tours (arrêté préfectoral du 8 septembre 1999 modifié par l'arrêté du 23 octobre 2002).
- Un résumé non technique du PRQA de la région Centre est également disponible, le PPA devant être conforme aux orientations du PRQA.
- L'arrêté d'ouverture d'enquête publique du PPA.

L'enquête publique a été régie par les dispositions suivantes du décret du 23 avril 1985 : alinéas 2 et 3 de l'article 8, articles 9 à 11, 14, 15 et 17 à 20.

Pendant l'enquête, le public a donné son avis par écrit sur les registres ouverts à cet effet dans les mairies de chacune des communes du périmètre du PPA. Des documents écrits pouvaient être annexés à ces registres et/ou adressés à la commission d'enquête désignée.

Cet avis peut concerner l'état des lieux comme les propositions faites.

La durée de l'enquête a été d'1 mois. Elle a débuté à la date fixée par l'arrêté d'ouverture d'enquête publique joint au dossier. Ce même arrêté précisait les modalités de l'enquête publique et notamment les heures et lieux de permanence des commissaires enquêteurs.

Le PPA n'est adopté par le Préfet de département qu'à l'issue de l'enquête publique.

CADRE REGLEMENTAIRE

3 LA REGLEMENTATION AFFERENTE A LA QUALITE DE L'AIR

Le Code de l'environnement (art. L.222-4) impose la mise en place d'un plan de protection de l'atmosphère (PPA) sur les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou sur les zones où les valeurs limites imposées par le décret du 6 mai 1998 modifié sont ou risquent d'être dépassées.

Le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 fixe le cadre des PPA, en précise le contenu et détermine la procédure de consultation des collectivités et du public sur le sujet : à partir d'un état des lieux, le PPA doit mettre en place les actions qui permettront de réduire la pollution en deçà des valeurs limites réglementaires.

3.1 Base réglementaire

- le Code de l'environnement et notamment son livre II, titre II relatif à l'air et l'atmosphère (art L..220-1 à L.228-2),

3.1.1 Décrets

- le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 modifié relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites.
- le décret n° 98-361 du 6 mai 1998 relatif à l'agrément des organismes de surveillance de la qualité de l'air,
- le décret n° 98-362 du 6 mai 1998 relatif aux plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA),
- le décret n° 98-702 du 17 août 1998 modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux mesures de suspension ou de restriction de la circulation propres à limiter la pollution atmosphérique ;
- le décret n° 98-703 du 17 août 1998 modifiant les articles R 119-1 et R.120 du Code de la route relatifs au contrôle technique des véhicules légers ;
- le décret n° 98-704 du 17/08/1998 pris pour l'application des dispositions de l'article L8A du Code de la route relatives à l'identification des véhicules automobiles contribuant à la limitation de la pollution atmosphérique ;
- le décret n° 2001-449 du 25 mai 2001 relatif aux plans de protection de l'atmosphère et aux mesures pouvant être mises en œuvre pour réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique
- le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998.

3.1.2 Arrêtés

- l'arrêté du 17 août 1998 relatif aux seuils de recommandation et aux conditions de déclenchement de la procédure d'alerte ;

- l'arrêté du 17 mars 2003 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public ;
- l'arrêté du 11 juin 2003 relatif aux informations à fournir au public en cas de dépassement ou de risque de dépassement des seuils de recommandation ou des seuils d'alerte ;
- l'arrêté du 8 juillet 2003 portant approbation du programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (SO₂, NO_x, COV et NH₃) ;
- l'arrêté du 22 juillet 2004 relatif aux indices de la qualité de l'air.

3.1.3 Circulaires

- la circulaire du 18 juin 2004 relative aux procédures d'information et d'alerte,
- La circulaire du 30 juillet 2004 modifiant l'annexe II de la circulaire du 17 août 1998 relative à la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (mesures d'urgence concernant la circulation des véhicules).

3.2 Le contenu du PPA (décret du 25 mai 2001)

Le décret du 25 mai 2001 fixe le cadre de la réalisation des plans de protection de l'atmosphère. Il précise les modalités de son élaboration (constitution d'une commission, participation à cette commission) comme son contenu.

Réaliser un état des lieux

Cet état des lieux des connaissances doit comporter :

- des informations générales relatives à la superficie et à la topographie de l'agglomération, à l'occupation des sols, à la population, aux activités exercées, au climat et aux phénomènes météorologiques, aux milieux naturels, aux populations sensibles, ainsi qu'aux effets de la qualité de l'air sur la santé ;
- une carte de l'agglomération ou de la zone concernée indiquant la localisation des stations de surveillance de la qualité de l'air pour chacune des substances polluantes surveillées ;
- des informations relatives au dispositif de surveillance de la qualité de l'air et à son évolution constatée depuis le début du fonctionnement de ce dispositif ;
- un inventaire des principales sources ou catégories de sources d'émission des substances polluantes, une quantification des émissions provenant de ces sources ou catégories de sources d'émission, des renseignements sur la pollution en provenance d'autres zones, l'évolution constatée de toutes ces émissions ;
- une analyse des phénomènes de diffusion et de transformation de la pollution comprenant, le cas échéant, des précisions concernant les facteurs responsables des dépassements des valeurs limites ;
- des informations concernant les mesures ou projets visant à réduire la pollution atmosphérique élaborés antérieurement à l'adoption du plan de protection de l'atmosphère :
- liste et description des objectifs assignés et de toutes les mesures d'application déjà adoptées, prévues ou projetées ;
- calendrier prévu pour la mise en œuvre de ces mesures ;
- effets observés ou escomptés de celles-ci ;
- des informations sur les projets d'aménagement, d'infrastructures ou d'installations pouvant avoir une incidence significative sur la qualité de l'air.

Ensuite, le plan présente les actions à mener sur le périmètre retenu pour maintenir ou améliorer la qualité de l'air.

Enfin, les mesures d'urgence (en cas de pics de pollution) applicables sur la zone d'étude sont annexées au plan finalisé. Pour l'agglomération tourangelle, l'arrêté « mesures d'urgence » existe depuis 1999 (arrêté du 8 septembre 1999 modifié par l'arrêté du 23 octobre 2002).

RESUME NON TECHNIQUE

4 RESUME NON TECHNIQUE : L'ETAT DES LIEUX DU PPA COMME BASE DES TRAVAUX

4.1 Elaboration de l'état des lieux

Constituée par arrêté préfectoral du 30 avril 2003, la commission locale d'élaboration du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle (CLEPPA) a été installée le 11 juin 2003.

L'état des lieux a été élaboré à partir de trois thématiques (impact, mesure et source de la pollution) déclinées en 6 groupes de travail composés et pilotés par des membres de la CLEPPA :

- santé (DRASS/DDASS),
- environnement / patrimoine bâti (DIREN, DRAC),
- résidentiel / tertiaire (ADEME, DDE, Tour(s)Plus),
- industrie / artisanat / agriculture (DRIRE, DRAF/DDAF),
- transport (DRE, Tour(s)Plus),
- mesures (LIG'AIR, Tour(s)Plus). (les pilotes et copilotes des groupes sont entre parenthèses)

Les conclusions des travaux de chacun des groupes ont permis l'élaboration d'un document global qui a été présenté à la commission plénière de la commission d'élaboration du PPA le 9 décembre 2003.

4.2 La zone d'étude

L'agglomération tourangelle (au sens INSEE) comporte plus de 250 000 habitants. Elle est concernée par la mise en place d'un PPA. Pour que le périmètre de ce plan ne soit pas inadapté au regard des structures existantes ou à venir, il a été retenu de calquer la zone d'étude sur celle du SCOT.

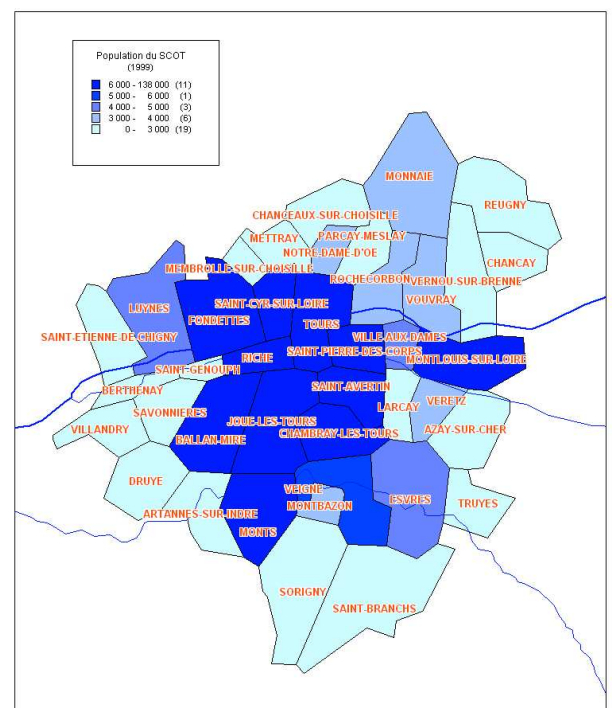
Ce périmètre est constitué de 40 communes regroupées en 4 communautés de communes et d'agglomération :

- la Communauté d'agglomération de Tour(s) Plus,
- la Communauté de communes de la Confluence
- la Communauté de communes de l'Est tourangeau,
- la Communauté de commune du Val de l'Indre,
- la Communauté de communes du Vouvrillon.

Plus de 347 000 habitants sont donc concernés par l'état des lieux du PPA et les dispositions qu'il impose.

L'état des lieux établi dans le cadre de l'élaboration du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération tourangelle dresse un bilan environnemental complet de la situation du périmètre d'étude et d'intervention retenu.

Le périmètre a été approuvé par la CLEPPA le 11 juin 2003.



4.3 Les polluants étudiés

Le PPA a pour objet de réduire la pollution atmosphérique en deçà des seuils imposés par la réglementation à partir des connaissances scientifiques et médicales sur le sujet.

Le décret n°98-360 du 6 mai 1998, modifié par le décret n° 2003-1085 du 12 novembre 2003, fixe des valeurs limites pour :

- le dioxyde d'azote,
- le dioxyde de soufre,
- le monoxyde de carbone,
- les poussières,
- l'ozone,
- le benzène,
- le plomb.

La commission d'élaboration a cependant souhaité étendre ce champ d'étude, dans le cadre de l'état des lieux, aux :

- précurseurs d'ozone (les COV notamment),
- dioxines,
- CO₂,
- nuisances olfactives.

4.4 Les enjeux sanitaires

Les études épidémiologiques menées, ces dernières années, sur l'impact de la qualité de l'air sur la santé, soulignent l'importance d'une reconquête du milieu en agissant autant sur la pollution de fond (du fait de l'absence de seuils aux effets constatés) que sur la pollution de pics (tels que les épisodes estivaux de pollution à l'ozone).

De nombreuses difficultés sont rencontrées lors des évaluations des effets sur la santé de la pollution atmosphérique (mesure des expositions, mesure des effets, quantification des relations « exposition / effets ». Pourtant, ces effets sont confirmés, qu'ils soient immunogènes et allergiques, ou qu'ils concernent la fonction respiratoire, le système broncho-pulmonaire (inflammations, infections). Un risque de cancérogenèse existe également.

Si les effets sont bien connus à court terme (ils se manifestent par une mortalité anticipée, des admissions hospitalières pour motifs cardio-respiratoires et des effets sur la fonction pulmonaire), la confirmation épidémiologique à long terme est plus difficile. Les études les plus récentes montrent cependant un impact significatif de certains polluants sur le long terme (poussières notamment).

Certains groupes sont plus sensibles à la pollution atmosphérique du fait de leur constitution (enfants, personnes âgées, personnes atteintes de maladies cardio-respiratoires) ou du fait de leurs activités (sportifs). Ainsi, les résultats de programmes européens montrent que même une très faible réduction des niveaux de pollution atmosphérique a un effet bénéfique sur la santé publique et justifie la mise en place de mesures préventives y compris dans les villes présentant de faibles niveaux de pollution.

Sur l'agglomération tourangelle, l'étude d'impact sanitaire menée par la Cellule interrégionale d'épidémiologie centre ouest (CIRE) et la DDASS d'Indre-et-Loire sur 238 800 habitants (octobre 2002), montrait que 18 décès sur 1000 pouvaient être imputés à la pollution atmosphérique. Cette étude soulignait surtout que le gain sanitaire sera bien supérieur pour une réduction de la pollution de fond que pour la suppression des pointes de pollution.

Si l'impact de la qualité de l'air sur la santé est avéré, les études actuelles ne permettent pas de fixer avec exactitude les facteurs déterminant cet impact :

- les indicateurs : la pollution atmosphérique est complexe, elle fait intervenir des substances dont le nombre est en constante progression. Il est impossible de toutes les analyser,
- les sources d'émissions évoluent. Il en est de même concernant l'évolution dans les techniques d'analyses,
- les activités humaines, la géographie et la topographie locales et régionales, le climat et la météorologie influent sur les quantités émises, sur la dispersion et/ou la transformation des polluants,
- les polluants n'ont pas tous la même toxicité,
- la population est soumise à diverses expositions (intérieure / extérieure, tabagisme actif ou passif, expositions professionnelles...),

- les personnes réagissent différemment à la pollution atmosphérique en fonction de leur âge, de leur état de santé.

4.5 Les enjeux environnementaux

Comme le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) l'avait déjà souligné, la qualité de l'air a un impact direct sur le développement des écosystèmes. Ces effets peuvent être directs ou indirects, ils peuvent être divisés en 3 classes selon leur importance.

Le dioxyde de soufre (SO₂) et le dioxyde d'azote (NO₂), pour leur toxicité pour les végétaux et leur participation aux pluies acides, l'ozone pour son action directe sur les feuilles ou sur les productions agricoles, sont des polluants dont l'impact est avéré.

Certains polluants atmosphériques ont un impact sur la chaîne alimentaire (plomb, molécules organiques notamment) et peuvent aussi avoir un effet sur les milieux aquatiques (acidification des plans d'eau) ou encore sur les animaux.

Le patrimoine bâti est également touché par la pollution atmosphérique. La pollution soufrée et particulaire (sur les matériaux calcaires) mais également le dioxyde d'azote (sur le verre) ou l'ozone (sur l'étain) peuvent avoir un effet sur les matériaux de construction et donc sur notre patrimoine.

Sur la base des effets connus de la qualité de l'air sur la santé et à partir d'informations générales (superficie, topographie, occupation des sols, population, activités exercées, climat, milieux naturels, populations sensibles) sur la zone d'étude, l'état des lieux réalisé dans le cadre du PPA dresse un bilan des émissions de polluants atmosphériques sur le périmètre d'étude et présente l'état de la qualité de l'air. Il permet également d'évaluer la situation de cette qualité de l'air au regard des seuils réglementaires applicables aujourd'hui et demain.

4.6 Bilan des émissions

Les polluants concernés par des valeurs limites ont été étudiés (dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, poussières, benzène et plomb). Compte tenu des problématiques locales, l'ozone (et ses précurseurs), les dioxines, le gaz carbonique et les nuisances olfactives ont été abordés.

Divers secteurs (transport, industrie, artisanat, résidentiel / tertiaire) ont fait l'objet d'études, d'analyses et d'évaluations afin de quantifier les émissions de substances polluantes les concernant et de pouvoir hiérarchiser les sources. Alors que l'étude des impacts était indispensable pour poser clairement les enjeux, ce bilan des émissions et cette hiérarchisation des sources sont incontournables pour que l'ensemble des acteurs (Etat, collectivités, industriels, public...) puisse appréhender la situation environnementale du périmètre et comprendre les orientations et choix d'actions retenus.

En l'absence d'industrie lourde sur le périmètre du plan, les émissions liées aux sources mobiles (véhicules légers notamment) deviennent largement prépondérantes puisqu'elles représentent près de 60 % des émissions de NO_x comptabilisées, le reste des émissions se partageant entre le secteur résidentiel / tertiaire et l'industrie.

Au sein des sources mobiles, les émissions du mode de transport ferroviaire ne contribuent que faiblement à la pollution atmosphérique. De plus, l'électrification prévue en 2007 de la ligne Tours-Vierzon, le programme de rénovation de certains matériels diesel anciens déjà bien engagé et le programme d'acquisition de matériels hybrides électriques diesel initié depuis 2004 entraîneront une réduction des émissions par rapport aux estimations établies jusqu'à présent.

La contribution du mode aérien est également assez faible (au regard des émissions du transport routier) mais reste significative en comparaison des émissions industrielles (sur les COV notamment). Les contacts pris avec la base militaire vont permettre de limiter les vols en cas de dépassement des seuils d'alerte.

Enfin, l'état des lieux a confirmé que le transport routier est de très loin le mode qui contribue le plus aux rejets dans l'atmosphère. Les polluants concernés sont le CO, le SO₂, les NO_x et les COV (dont le benzène).

Pour certains polluants, tels que les composés organiques volatils, les sources d'émissions industrielles sur l'agglomération restent significatives mais des efforts très importants ont déjà été réalisés puisque à l'échelle de la région, les réductions des émissions ont abouti à 1000 t de COV "économisés" entre 2000 et 2003 et que cette réduction concerne les sources locales qui ont déjà réduit de 20 à 50 % leurs émissions 2003 au regard des émissions 2000.

Reste cependant que ce bilan positif est soumis aux évolutions de production des entreprises, indépendamment de la qualité de leurs rejets. Ainsi, la croissance significative des activités de certains secteurs en 2004 a amené une augmentation proportionnelle des rejets alors que les rejets spécifiques (émission à la tonne produite) continuent de baisser.

4.7 Comparaison des émissions comptabilisées

Transport routier (285 km de voirie évaluée) :

Par jour	CO	NOx	Particules	CO ₂	SO ₂	Plomb	HAP	benzène	Equivalent CO ₂ (g)
total (t)	2740,149203	2487,5	139,3	407797,3	67	0,100886	0,05067295	12,400656	422213,604

(COV « aérien » : environ 360 t/an sur 320 jours)

Ces émissions peuvent être comparées aux émissions annuelles des industries soumises à la TGAP :

Annuelles	NOx	CO ₂	SO ₂	Plomb	COV
total (t)	153,5	145471	30	SO	131.3

Ou encore aux émissions calculées de NOx et de CO₂ de l'ensemble du secteur industriel (à partir des puissances des installations de combustion et des consommations de combustibles) :

Annuelles	NOx	CO ₂	SO ₂	Plomb
total (t)	651,1	241726		SO

Enfin aux émissions du secteur résidentiel – tertiaire

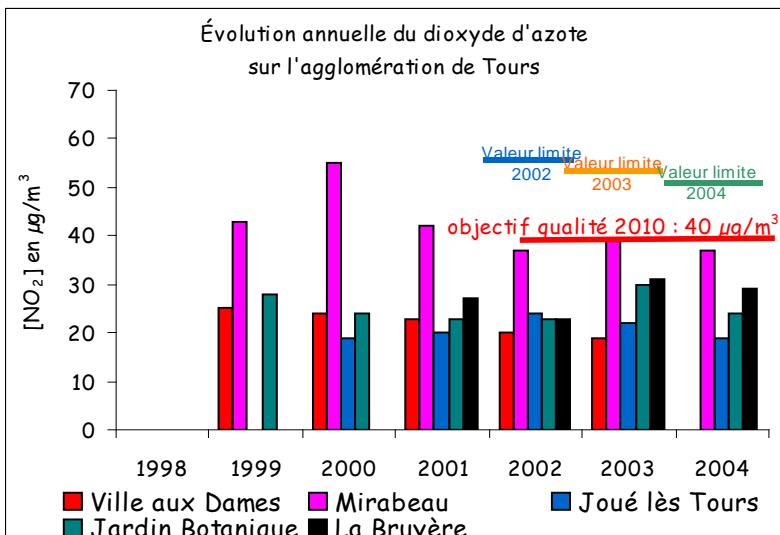
Annuelles	NOx	CO ₂	SO ₂	Plomb
total (t)	1218,2	957191	72	SO

A noter que le transport poids lourds représente, sur la voirie étudiée, plus de 55 % des émissions de NOx et de CO₂ liées à la circulation routière.

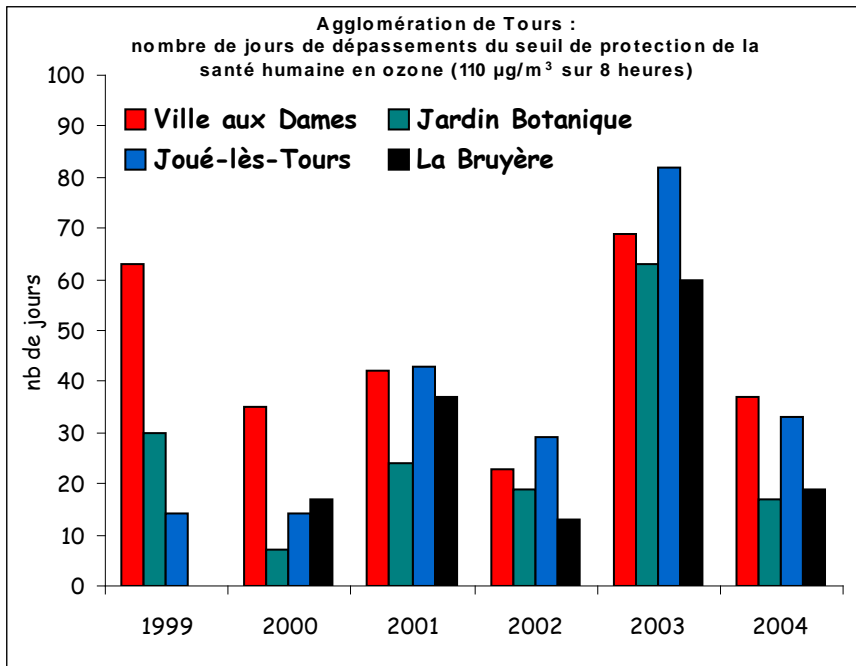
Enfin, le PPA présente les évolutions des émissions en fonction de la vitesse des véhicules montrant ainsi que l'optimisation pour un polluant (70 km/h pour les NOx) n'est pas la même pour un autre (90 km/h pour les COV).

4.8 La qualité de l'air

Les mesures effectuées par LIG'AIR, association régionale agréée par le ministère de l'Ecologie et du développement durable pour la surveillance des polluants dans l'atmosphère de la région Centre, montrent que la qualité de l'air moyenne sur l'agglomération tourangelle (3 stations de fond) reste bonne en 2004, pour ce qui concerne la plupart des polluants (NOx, SO₂, CO notamment).



Ce bilan montre cependant que les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) peuvent, localement (rues à fort trafic routier et peu favorables à la dispersion des polluants), dépasser les seuils réglementaires fixés sur ce polluant à moyenne échéance, voire dès aujourd'hui.



Le plan régional de la qualité de l'air de la région Centre avait mis l'ozone au centre des préoccupations de la région. Localement, le PPA confirme que cet indicateur de pollution reste une problématique. La dernière période estivale a mis les précurseurs d'ozone au cœur des actions de l'Etat.

En effet, 7 jours de dépassement du seuil d'information ont été enregistrés en 2003 avec une pointe à $222 \mu\text{g}/\text{m}^3$ le 8 août 2003.

Aucun dépassement n'a été constaté en 2004 (1 seule station [le 26 mai] en 2005)

4.9 Les aspects réglementaires

Le décret du 6 mai 1998 a fixé, à partir des impacts sanitaires constatés, des valeurs limites, seuils de recommandation et d'alerte et des objectifs de qualité pour divers polluants dont l'ozone et le dioxyde d'azote. Ces valeurs limites fixées par la réglementation française trouvent leur origine dans les directives européennes¹. Les textes européens reposent pour leur part sur les valeurs guides de l'organisation mondiale de la santé (OMS). Ainsi, la valeur limite annuelle fixée par la réglementation française pour le NO_2 sera de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2010, ce qui correspond à la valeur guide de l'OMS pour ce polluant alors que le Conseil supérieur d'hygiène publique de France proposait de retenir $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle des moyennes horaires, dans son avis du 4 juillet 1996.

Le programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, approuvé par l'arrêté ministériel du 8 juillet 2003, montre que les actions menées sur la réduction des émissions polluantes des moteurs de propulsion automobiles notamment ne suffiront pas pour permettre à la France de respecter ses engagements internationaux (échéance 2010) pour ce qui concerne les NO_x . Les sources fixes (secteurs industriels et résidentiels/tertiaires) devront donc participer à l'effort de réduction.

Pour ce qui concerne les précurseurs d'ozone, et en premier lieu les composés organiques volatils (COV), le programme national relève que les engagements internationaux de la France seront respectés. Les derniers épisodes de pollution à l'ozone pendant l'été 2003 ont cependant amené le ministère de l'Ecologie et du développement durable à prendre des dispositions pour réduire les émissions de ces composés.

4.10 Le Plan de Protection de l'Atmosphère, outil de planification adapté aux problématiques locales

Le Plan de Protection de l'Atmosphère est l'outil de planification adapté aux problématiques locales. Il se doit de fixer des objectifs de réduction des pollutions dès lors que les valeurs limites imposées par la réglementation sont (ou risquent d'être) dépassées. Par ailleurs, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération tourangelle doit être compatible avec les orientations du Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) qui a été approuvé par M. le Préfet de la région Centre, Préfet du Loiret, le 14 janvier 2002.

¹ Directive 1999/30/CE du Conseil, du 22 avril 1999 notamment
Novembre 2006

A partir des obligations du PPA, l'ensemble des outils de planification et d'organisation du territoire mais également les actes administratifs (relatifs aux fonctionnements des installations fixes par exemple) seront amenés à tenir compte de la nécessaire réduction des émissions polluantes identifiées comme problématiques (COV et NOx).

Des dépassements locaux de la valeur limite fixée pour le dioxyde d'azote sont constatés actuellement alors que la pollution de fond reste inférieure au seuil réglementaire. Dans ces conditions, des actions locales visant à réduire les émissions d'oxyde d'azote sont à prévoir. Les sources mobiles étant à l'origine de la grande majorité de ces émissions, ces sources seront plus particulièrement ciblées.

La hiérarchisation des sources au sein même des modes de transport souligne la part prépondérante du transport routier. Dans ces conditions, les mesures proposées s'y appliqueront essentiellement en :

- privilégiant la dimension locale dans le choix des mesures ;
- proposant des mesures offrant un bon rapport coût / efficacité ;
- élaborant une liste de mesures économiquement acceptables, reposant sur des indicateurs mesurables et simples à mettre à jour.

Les actions à mener seront à la fois d'ordre organisationnel (réorientation des trafics routiers, développement du transport en commun...) et d'ordre opérationnel (contrôles réglementaires).

Le PPA doit prendre en compte les dispositions du programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques. Les oxydes d'azote sont concernés, les sources fixes doivent contribuer à la réduction des émissions de ces polluants.

L'état des lieux dressé dans le cadre du PPA confirme localement le constat effectué au titre du Plan Régional de la Qualité de l'Air : l'ozone reste, à l'échelle de l'agglomération comme à l'échelle de la région, le polluant le plus préoccupant. Des actions de réduction des précurseurs d'ozone (Composés Organiques Volatils notamment) sont à mettre en œuvre.

Plus généralement, les actions de l'État et des collectivités territoriales concernées par le périmètre du PPA devront être compatibles avec les obligations du PPA.

Le PPA a également ses limites : outil local, il ne peut se substituer aux réglementations nationales (exclusions de la loi sur l'air : émissions des matériels militaires et des installations nucléaires de base) et ne répondra pas complètement aux problématiques internationales (gaz à effet de serre par exemple).

4.11 Conclusion de l'état des lieux

La qualité de l'air moyenne est bonne sur l'agglomération tourangelle.

Reste cependant deux problématiques :

- l'ozone, dont les concentrations rencontrées peuvent être importantes et dont l'effet sur la santé est avéré même à faible concentration,
- le dioxyde d'azote, qui peut aujourd'hui dépasser, localement, les valeurs limites qui seront en vigueur en 2010.

S'agissant des émissions, la circulation routière (poids lourds et véhicules légers) reste la source principale alors que l'industrie et le secteur résidentiel / tertiaire doivent participer aux efforts de réduction des émissions.

4.12 Seconde phase des travaux

Après la présentation, en commission plénière de l'état des lieux réalisé dans le cadre du PPA, trois groupes de travail ont été mis en place pour proposer des actions susceptibles de répondre aux constats effectués :

- réduction des émissions liées aux sources mobiles,
- réduction des émissions liées aux sources fixes,
- communication / mesures d'urgence.

Ces trois groupes, composés de membres de la CLEPPA, étaient respectivement pilotés par la DDE et la DRIRE et par la Préfecture et Tour(s) + pour le dernier.

A partir de ces travaux, le présent document recense les actions envisagées dans le cadre du PPA. Les actions retenues auront un caractère opposable et doivent donc être déclinables. Elles ont fait l'objet d'une large consultation (collectivités, services de l'Etat...). La procédure prévoit, après modification éventuelle qu'elles soient mises en enquête publique sur l'aire du PPA.

5 RESUME NON TECHNIQUES : LES ACTIONS A ENGAGER AU TITRE DU PPA

L'état des lieux réalisé dans le cadre du PPA souligne (cf. point 4.7 supra) la part prépondérante des sources mobiles dans les émissions de NOx (plus de 65% des émissions). Dans ces conditions, le développement des transports en commun et de modes de transport doux (vélo notamment) sont nécessaires. Des actions devront être menées en ce sens sur le périmètre du plan pour éviter, notamment, de dépasser localement les valeurs limites évolutives fixées pour le NO₂.

Les oxydes d'azote se forment par oxydation et réduction de l'oxygène et de l'azote de l'air en présence d'une flamme. Dans ces conditions, toute installation de combustion produit des NOx. Il existe cependant des moyens techniques pour limiter cette formation ou traiter les polluants avant leur émission dans l'atmosphère. Des actions devront donc être menées auprès des sources fixes industrielles significatives pour étudier les réductions possibles des émissions de NOx. Ces actions pourront amener les industriels à engager des actions de réduction qui iront au-delà des réductions déjà prévues par la réglementation pour permettre à la France de répondre à ses engagements internationaux.

Le secteur résidentiel / tertiaire est une source importante d'émissions de NOx. S'agissant de logements (collectifs ou individuels), la réduction des émissions passe par une amélioration de la qualité énergétique des locaux. Les économies d'énergie réalisées auront une action directe sur les consommations de combustibles et donc sur les émissions de polluants associés. Dans ce contexte, l'État et les collectivités territoriales sont des acteurs prépondérants par l'importante maîtrise foncière qu'ils ont. Le PPA prend donc en compte ces éléments pour améliorer le suivi des installations de combustion et développer les économies d'énergie.

Au-delà, la qualité de l'air que nous respirons concerne toute la population. Les actions qui s'engageront sur le périmètre d'étude nécessitent l'adhésion de tous, et notamment du public, pour réussir. Cette adhésion impose qu'une action de communication et de sensibilisation importante soit menée. Les personnes sensibles (enfants, personnes âgées, insuffisants respiratoires, personnes souffrant de problèmes cardiaques...) seront les cibles privilégiées de cette communication qui doit permettre à chacun d'acquérir des réflexes de collecte de l'information (où trouver ?) et de prévention de la santé (quoi faire en cas de pollution ?).

La pollution de l'air est un des enjeux environnementaux incontournables en termes de santé publique. Si les mesures d'urgence qui sont annexées au PPA permettent d'agir dans l'immédiat, les actions qui seront engagées au titre du PPA participeront à l'amélioration, à moyen terme, de la qualité de vie des citoyens. Elles permettront également, au travers des économies d'énergie qui seront réalisées notamment, de soutenir les actions à long terme menées au titre des variations climatiques.

Les actions du PPA concernent deux polluants :

- les NOx (et le NO₂ en particulier),
- les Composés Organiques Volatils (COV).

Elles se déclinent sous trois thèmes :

- réduire les émissions des sources mobiles,

- réduire les émissions des sources fixes,
- informer l'ensemble des acteurs et notamment le public.

Enfin, la déclinaison, sur le terrain, des actions demandées au titre du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération tourangelle, devra être régulièrement évaluée. Cette évaluation permettra, dans cinq ans, de déterminer si le plan doit être révisé. Un suivi sera mis en place. Il devra permettre d'établir annuellement un bilan des actions menées ou en cours au titre du PPA, à partir des éléments collectés par les porteurs des actions.

5.1 Portée juridique du PPA

Une analyse juridique de la portée du PPA au regard, notamment, des documents d'urbanisme, a été effectuée par la direction de la prévention des pollutions et des risques (DPPR) et la sous-direction aux affaires juridiques (SDAJ) du ministère de l'Ecologie et du développement durable. Elle permet d'apporter les précisions ci-après.

Le PPA doit être compatible avec le plan de déplacements urbains (PDU) mais pas avec les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT).

L'article 14 du décret du 25 mai 2001 relatif aux PPA prévoit que le ou les préfets s'assurent de la compatibilité du plan de déplacements urbains avec les objectifs fixés pour chaque polluant par le PPA et avec le PRQA. Ce rapport de compatibilité s'analyse comme l'absence de contrariété entre les règles inférieure et supérieure, ce qui permet des adaptations en considération des exigences ou des contraintes locales².

S'agissant de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, les PPA ne sont mentionnés dans aucun article du Code de l'urbanisme. Il n'y a donc pas de rapport de compatibilité direct entre le PPA et les documents d'urbanisme.

Néanmoins, lorsqu'une commune procède à l'élaboration d'un document d'urbanisme, elle a tout intérêt à s'assurer de la cohérence de ce document avec le PPA compte tenu des dispositions :

- de l'article L 121-1 du Code de l'urbanisme³, selon lequel les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer... « une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air..., la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature » ;
- de l'article L 121-11 du même code selon lequel le rapport de présentation des documents d'urbanisme ... décrit et évalue les incidences notables que peut avoir le document sur l'environnement. Il présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser ces incidences négatives. Il expose les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les parties d'aménagement envisagées, le projet a été retenu.

Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu ... de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur.

L'article L 121-12 du Code de l'urbanisme prévoit une transmission du document d'urbanisme concerné et du rapport environnemental à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement qui émet un avis sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental.

La cohérence entre le PPA et les documents d'urbanisme, qui est donc souhaitable, dépend largement de la vigilance du maire et du préfet. A ce sujet, l'article L 220-1 du Code de l'environnement précise que « l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les

² A la différence, un **rapport de conformité** est un rapport plus exigeant qui impose un strict respect de la norme supérieure par la norme ou la décision inférieure.

³ Nouvelle codification telle qu'elle résulte de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain dite loi SRU.

personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Chacune des prescriptions ci-après fait l'objet d'une fiche descriptive qui en reprend l'**intitulé**, présente l'**argumentaire** réglementaire et les **éléments du contexte** local qui ont amené la prescription et fixe les **objectifs** à atteindre.

Les organismes **porteurs de l'action** collecteront les données pour établir annuellement un bilan des avancées du plan de protection de l'atmosphère à partir des **indicateurs** fixés.

5.2 Des actions pour réduire la pollution : présentation succincte des prescriptions

Chacune des prescriptions ci-après fait l'objet d'une fiche descriptive qui en reprend l'**intitulé**, présente l'**argumentaire** réglementaire et les éléments du **contexte local** qui ont amené la prescription et fixe les **objectifs** à atteindre.

Les organismes **porteurs de l'action** (et notamment le pilote envisagé pour chacune des actions) collecteront les données pour établir annuellement un bilan des avancées du plan de protection de l'atmosphère à partir des **indicateurs** fixés.

5.3 Sources mobiles

Mesure I : Améliorer la connaissance :

I-1 : Recenser et cartographier les voies routières génératrices de concentrations élevées de polluants (notamment à terme) et proposer des solutions d'amélioration (page 3⁴).

L'étude en cours par LIG'AIR va permettre de vérifier le respect des valeurs limites (2004 et 2010) en NO₂ et benzène sur plusieurs sites à risques, de repérer les zones où les valeurs limites de concentration sont et/ou seront dépassées et de définir des conditions d'exploitation plus favorables.

I-2 : Mettre en place un observatoire des déplacements urbains, périurbains et interurbains des personnes et des marchandises (page 4).

Cet observatoire permettra de mieux connaître la nature et l'évolution des déplacements au sein du périmètre du PPA (et du SCOT) et d'aider à la décision tant en matière de déplacement que d'urbanisme.

Il associera l'ensemble des autorités organisatrices des transports.

I-3 : Mieux connaître la pollution due au secteur aérien (page 5).

Les campagnes de mesures de COV et NO₂, que doit réaliser LIG'AIR, vont permettre la recherche d'indicateurs de la pollution aérienne (COV imbrûlés issus du kérosène) identifiables par rapport aux indicateurs de la pollution automobile, l'objectif étant de réduire les émissions globales de l'aérodrome et les nuisances olfactives.

Mesure II : Agir sur les déplacements :

II-1 : Faciliter l'intermodalité et l'utilisation des deux-roues (page 6).

Pour développer la part modale des deux-roues dans les déplacements urbains, leur pratique doit être favorisée et sécurisée (développement du réseau, continuité d'itinéraires, jalonnement spécifique, stationnement sécurisé).

⁴ du document relatif aux actions à mettre en œuvre

II-2 : Engager des actions de communication et de sensibilisation à destination des étudiants et lycéens (page 7).

L'université de Tours se caractérise par l'existence de plusieurs pôles disséminés dans la ville et par une population de plus en plus motorisée. Celle-ci constitue une cible privilégiée dans une recherche de modification des comportements de mobilité orientée vers un transfert modal au profit des modes alternatifs à la voiture ou aux deux-roues motorisés.

Une information sur le coût d'usage de la voiture, les émissions polluantes des deux-roues motorisés, les transports collectifs avec la carte TER Bac+, etc., pourrait être développée.

II-3 : Mener avec l'appui de l'ADEME des campagnes d'incitation à élaborer des plans de mobilité dans les services de l'Etat, les collectivités, les établissements publics et les entreprises (page 8).

Les déplacements domicile-travail constituent le domaine privilégié de la voiture. La mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise, offrant un ensemble d'actions et de mesures adaptées, favorisera l'utilisation des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle.

Mesure III : Agir sur l'urbanisme :

III-1 : Intégrer les déplacements dans la réflexion urbaine, via les SCOT, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et l'urbanisme opérationnel (page 9).

L'un des axes politiques majeurs définis dans la loi SRU est la maîtrise de l'étalement urbain et des besoins en déplacements.

Dans le cadre des porteurs à connaissance des documents de planification (SCOT, PLU, PLH), l'Etat rappellera les obligations de la loi SRU. Les documents d'urbanisme doivent permettre d'assurer la maîtrise des besoins en déplacements et de la circulation automobile.

L'Etat veillera, dans le cadre de son association à l'élaboration de ces documents, à ce que ces orientations trouvent une traduction concrète.

Mesure IV : Mesures réglementaires :

IV-1 : Etablir un état des acquisitions de véhicules « propres » par les services de l'Etat, les collectivités, les établissements publics (page 10).

L'article L.224-5 du Code de l'environnement énonce que :

Sous réserve des contraintes liées aux nécessités de service, le renouvellement du parc automobile de l'Etat, des établissements publics, des exploitants publics, des entreprises nationales, des collectivités territoriales et de leurs groupements, lorsque ceux-ci gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules, doit se faire en partie (20%) par l'acquisition de véhicules propres (fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié). Or, actuellement, trop peu de flottes publiques ou privées se composent de véhicules propres.

IV-2 : Intensifier les contrôles des véhicules en matière d'émissions de polluants (page 11).

Malgré les dispositions mises en place, certains véhicules circulent en ne respectant pas les seuils d'émissions admis.

Le PPA envisage de renforcer les contrôles inopinés par les services de police et de gendarmerie.

5.4 Sources fixes

Mesure V : Améliorer la connaissance :

V-1 : Effectuer un recensement des installations de combustion de plus de 400kW et < à 20 MW prenant en compte l'ensemble des secteurs artisanat, résidentiel / tertiaire (logements privés comme office d'HLM), agricole et industriel (page 12).

Les installations de combustion sont à l'origine d'émissions de NO_x et de CO₂ (parfois de SO₂ si elles utilisent des combustibles fossiles). Un recensement exhaustif permettra de sensibiliser les exploitants aux économies d'énergie.

V-2 : Amélioration des connaissances des rejets de composés organiques volatils (COV) et d'oxydes d'azote (NO_x) du secteur artisanal. Quantifier les rejets des branches sectorielles identifiées (page 14).

L'état des lieux réalisé dans le cadre du PPA n'a pu quantifier les émissions du secteur artisanal. Il a cependant identifié quelques activités susceptibles d'avoir des émissions de NO_x et de COV qui méritent d'être évaluées.

Mesure VI : Agir sur les sources de NO_x

VI-1 : Remise d'un bilan décennal anticipée faisant notamment apparaître la situation des installations de traitement des établissements soumis à la TGAP "AIR" et rejetant plus de 30 tonnes de NO_x par an, au regard des meilleures technologies disponibles (page 16).

Les émissions de NO₂ des sources industrielles sont faibles au regard des émissions du transport routier. Les sources fixes doivent cependant participer à l'effort de réduction national sur ce polluant. Le PPA est l'outil réglementaire adapté pour cette démarche.

VI-2 : Améliorer les performances énergétiques des bâtiments de plus de 1000 m² (page 17).

La réglementation européenne (directive 2002/91/CE du 16 décembre 2002) fixe le cadre des contrôles des installations de chauffage et pose comme objectif premier l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments. Cette amélioration des performances énergétiques sera source d'économies d'énergie et donc de réductions des émissions polluantes.

VI-3 : Limiter l'usage des groupes électrogènes, sur le périmètre du PPA, à certaines situations exceptionnelles (page 18).

Certaines installations sont particulièrement émettrices de NO_x. Il convient d'en limiter l'usage au strict minimum.

VI-4 : Réduire les émissions d'oxyde d'azote du secteur "résidentiel / tertiaire", qu'il concerne les locaux administratifs, les bâtiments des collectivités territoriales ou les logements collectifs privés. Sensibiliser périodiquement les propriétaires de logements individuels aux économies d'énergie (page 19).

A partir d'outils d'aide à la décision, les collectivités et administrations devraient soutenir toute action qui vise à optimiser la qualité thermique de leurs bâtiments et les performances de leurs installations de chauffage.

Mesure VII : Agir sur les sources de Composés Organiques Volatils (COV)

VII-1 : Réduction des émissions de composés organiques volatils des installations industrielles en émettant plus de 30 tonnes par an (page 21).

Les Composés Organiques Volatils sont des polluants précurseurs d'ozone. La période estivale 2003 a montré que l'ozone est une problématique régionale importante.

Dans ce contexte, une démarche nationale visant à réduire les émissions de COV a été engagée.

Mesure VIII : Contrôles réglementaires

VIII-1 : Contrôle de l'application des contraintes réglementaires applicables aux installations de combustion de plus de 400 kW et inférieure à 2 MW (page 22).

Le gain énergétique des contrôles effectués sur les installations de combustion peut être de l'ordre de 10 à 15 %. Le recensement préconisé au point V.1 permettra un rappel sur les obligations réglementaires en la matière.

VIII-2 : Contrôle de l'application des dispositions des arrêtés ministériels de 1995 et 2001 sur la collecte des COV dans les stations-service (page 23).

La mise aux normes des installations de distribution d'essence (stations-service) doit permettre une réduction globale de 10 000 t/an de COV.

5.5 Information et sensibilisation

Mesure IX : Informer, sensibiliser et modifier les comportements

IX-1 : Renforcer l'information de l'utilisateur, et plus largement du public, sur les niveaux de service, les performances, les coûts et l'impact sur la santé des différents modes de transport (page 25).

La communication sur ces thèmes pourrait être développée lors de manifestations ponctuelles telle que la journée annuelle « En ville sans ma voiture », ainsi que par l'intermédiaire de l'éducation nationale, de la presse locale et des publications des collectivités tout au long de l'année.

Elle pourra également être déclinée lors des « semaines » de l'environnement, du développement durable, des transports publics.

L'objectif est de sensibiliser l'utilisateur à une alternative à la voiture.

IX-2 : Sensibiliser le public aux effets de la conduite, de l'usage de la climatisation et de la maintenance du véhicule sur la consommation et les émissions de polluants (page 26).

Des différences importantes ont été constatées en termes de consommation et de rejets d'émissions de polluants selon les types de conduite, l'état des véhicules, leur utilisation.

L'information du public sur les résultats de ces études pourrait être développée.

IX-3 : Promouvoir des campagnes de vérification gratuite des émissions automobiles (page 27).

Mesure complémentaire à la mesure réglementaire : intensifier les contrôles des véhicules en matière d'émissions de polluants.

IX-4 : Informer le public, les collectivités et les entreprises sur les aides techniques et financières existantes de l'ADEME, en particulier sur les économies d'énergie (page 28).

Il existe de nombreuses aides pour favoriser les économies d'énergie ou le développement des énergies renouvelables. Le public doit en être informé.

Mesure X : Modification des comportements

X-1 : Modification des comportements du public : sensibiliser le public à la qualité de l'air, générer le besoin d'information et développer les outils de mise à disposition de cette information (page 30).

Le seuil d'impact sur la santé de l'ozone est de $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Les personnes sensibles doivent donc être informées de la qualité de l'air bien avant les seuils de recommandation ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) et d'alerte ($240 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Mesure XI : Suivi de l'action

XI-1 : Mettre en place un suivi annuel du PPA de l'agglomération tourangelle (page 32).

Le PPA doit être établi pour cinq ans. La mise en place d'un suivi régulier des actions engagées au titre du plan permettra de définir des priorités et de proposer, à terme, son éventuelle révision.