



Consultation ZFE-m juin 2021

Table des matières

Introduction	2
Analyse	2
Diminution effective de la pollution de l'air	2
Secteur de mise en place	2
Calendrier et véhicules impactés	3
Mesures d'accompagnement	3
Les propositions de 2 Pieds 2 Roues	4
Abaissement de la vitesse autorisée	4
Calendrier et véhicules impactés	4
Mesures d'accompagnement	5
Conclusion	6



1 Introduction

Toulouse Métropole lance une consultation citoyenne sur le projet de ZFE-m : Zone à Faible émission mobilités.

Ce projet a pour objectif une diminution rapide de la pollution de l'air sur la métropole Toulousaine. Les transports étant la source d'émission majoritaires de polluants et de Gaz à Effet de Serre sur l'agglomération, la ZFE-m propose d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants sur un secteur large de l'agglomération, avec un calendrier de mise en place progressif visant la mise en place complète de la ZFE-m en 2024.

2 Pieds 2 Roues se mobilise pour l'amélioration de la qualité de l'air depuis de nombreuses années et approuve la création de la ZFE-m.

2 Analyse

1.1 Diminution effective de la pollution de l'air

D'après les analyses produites dans le dossier de concertation, la ZFE-m permettra effectivement une diminution de la pollution de l'air en 2024, avec 16% du parc motorisé actuel qui ne pourra plus circuler sur le périmètre. **C'est donc un point positif.**

Il s'agit d'une première brique permettant d'améliorer à court terme la qualité de l'air. Celle-ci doit aller de pair avec d'autres mesures de restriction de la circulation automobile et d'incitation à l'usage des modes alternatifs, et **ne doit pas devenir un prétexte à la construction de nouvelles voies routières** de contournement de l'agglomération. En particulier, le projet de Boulevard Urbain du Canal de St Martory (BUCSM), qui semble avoir vocation à devenir un contournement routier de Toulouse, ne saurait trouver sa justification dans la mise en place dans la ZFE-m. **2 Pieds 2 Roues s'oppose fermement au projet de BUCSM**, comme détaillé sur cette page : <https://cugnaux.entransition.fr/actualites/pourquoi-le-projet-de-la-liaison-routiere-de-la-voie-du-canal-de-st-martory-est-un-non-sens-ecologique/>

1.2 Secteur de mise en place

Le secteur de mise en place est ambitieux, avec une très large zone concernée par la ZFE-m, incluant la partie la plus urbaine de la rocade et concernant pratiquement toute la ville de Toulouse.

Malheureusement, **la plus grande partie de la rocade n'est pas incluse dans le périmètre alors que les cartes de pollution montrent bien que les environs de la rocade sont les plus pollués.** La modélisation en 2024 montre que celle-ci continuera à souffrir d'une forte pollution.

Cependant, nous comprenons également qu'inclure la rocade dans la ZFE-m aurait un impact majeur sur les déplacements routiers régionaux, le réseau routier incluant la rocade dans tous les axes de transit régionaux, sans possibilité alternative. **Un abaissement de la vitesse autorisée à 70 km/h sur l'ensemble de la rocade permettrait de contribuer à diminuer la pollution sur cet axe.**



1.3 Calendrier et véhicules impactés

Le calendrier de mise en place est relativement ambitieux, avec une interdiction à horizon 2024 de tous les véhicules crit'air 3, 4, 5 et hors catégorie, représentant 16% du parc motorisé. Cette interdiction aura un impact sur un nombre non négligeable de foyers qui ne pourront plus utiliser leur véhicule actuel, les contraignant à s'en séparer et à trouver une nouvelle solution de transport.

En revanche, les engins de chantier ne sont pas concernés par cette mesure. Cette absence est regrettable, car les engins de chantier sont avant tout des véhicules. Ceux-ci sont nombreux sur l'agglomération, qui connaît une forte croissance démographique accompagnée de nombreux chantiers, et sont des contributeurs non négligeables à la pollution de l'air.

Nous déplorons également que **le poids du véhicule et la cylindrée ne soient pas pris en compte pour l'attribution de la vignette crit'air**, celle-ci se basant uniquement sur l'année de fabrication et le type de motorisation (essence ou diesel) du véhicule.

Nous regrettons que la baisse effective de la pollution de l'air ne commence qu'en 2024, alors qu'il y a urgence à agir dès maintenant, cette pollution étant responsable de nombreux décès prématurés. La qualité de l'air s'étant améliorée en 2020 et 2021 avec les confinements et restrictions de déplacements, il serait regrettable que celle-ci se dégrade en 2022 et 2023. **Une accélération de la mise en place de la ZFE-m serait donc souhaitable.**

1.4 Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement à la mise en place de la ZFE-m sont fondamentales pour garantir l'acceptation de celle-ci. Si tout le monde est d'accord pour diminuer la pollution, l'adhésion baisse fortement dès lors qu'une personne se retrouve contrainte à abandonner son véhicule.

La mise en place de la ZFE-m est donc une belle opportunité d'induire du changement de comportement, en incitant le plus grand nombre à abandonner la voiture individuelle au profit des modes actifs et transports en commun.

Les mesures d'accompagnement prévoient principalement deux primes d'achat : une prime à l'achat d'un vélo et une prime à l'achat d'un véhicule peu émissif.

Ces mesures, bien que positives, nous semblent insuffisantes. La prime à l'achat d'un nouveau véhicule sous condition de ressources, bien qu'étant une mesure nécessaire d'équité sociale, n'induit pas de changement de comportement et de report vers les moyens de transport alternatifs. Le seul nouveau projet de transport en commun qui sera opérationnel en 2024 sera le téléphérique et les bus de la ceinture sud. Le calendrier précis de déploiement du Réseau Express Vélo (REV) n'a pas été communiqué, et nous craignons que celui-ci ne permette pas un report massif vers le vélo en 2024. La politique piétonne est inexistante, seuls existent un cahier de 10 recommandations peu diffusé, indûment appelé Schéma Directeur Piéton d'Agglomération, ainsi qu'un faible budget dévolu à celle-ci (10 M€ jusqu'en 2026).

Nous proposons que des mesures d'accompagnement plus fortes soient mises en place au plus tard en 2024.

2 Les propositions de 2 Pieds 2 Roues

2.1 Abaissement de la vitesse autorisée

Comme évoqué plus haut, la rocade concentre une quantité importante des émissions de polluant mais n'est pas incluse dans le périmètre de la ZFE-m. Comme il est effectivement difficile de l'englober dans le périmètre, **2 Pieds 2 Roues propose que la vitesse soit abaissée à 70 km/h sur l'ensemble de la rocade et des axes bordants la ZFE-m (Rocade arc-en-ciel, fil d'ariane, A621, A624, N124, D902, A623).**

Ceci permettra une baisse de l'émission des polluants sur ces axes et sera un bon complément à la mise en place de la ZFE-m.

Il serait de plus opportun d'accompagner cette baisse de vitesse sur les rocades par **une baisse de la vitesse autorisée en ville à 30 km/h (hors axes structurants)**, afin de pacifier les déplacements et encourager au report vers les modes actifs. Cette baisse doit être appliquée sur l'ensemble des communes du PTU.

Nous proposons également qu'une ceinture verte végétale entre la rocade et Toulouse intra muros soit créée et/ou préservée, afin d'absorber les polluants.

2.2 Calendrier et véhicules impactés

Afin d'obtenir une amélioration plus rapide de la qualité de l'air, nous proposons que le calendrier de mise en place soit accéléré d'un an avec :

- Une interdiction des véhicules utilitaires NC, crit'air 5 et 4 en septembre 2021
- Une interdiction des voitures particulières NC, crit'air 5 et 4 en janvier 2022
- Étendre l'interdiction aux véhicules crit'air 3 en janvier 2023



Figure 1 : Calendrier ambitieux proposé par 2 Pieds 2 Roues

Nous proposons qu'une réflexion soit entamée afin **d'inclure les engins de chantiers** dans les restrictions de la ZFE-m.

2.3 Mesures d'accompagnement

Afin d'encourager massivement les automobilistes à se reporter vers les modes actifs et les transports en commun, nous proposons de :

- Mettre en place une Zone à Trafic Limité (zone piétonne & cycliste avec circulation uniquement des véhicules des riverains, livraisons, urgences, PMR, taxis) : autour des établissements scolaires dans un premier temps (au plus tard en 2024), puis sur l'ensemble du périmètre de l'hyper-centre.
- Accélérer le calendrier de réalisation du REV et du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération (SDCA) afin que la plus grande partie du réseau soit opérationnelle au plus tard en 2024.
- Élaborer et mettre en œuvre au plus tard en 2024 un véritable projet de schéma directeur piéton d'agglomération (SDPA) en priorisant l'accessibilité des lieux publics (écoles, etc.).
- Créer un service métropolitain de Pédibus et Cyclobus pour que des Pédibus et des Cyclobus soient déployés dans toutes les écoles primaires de la Métropole
- Mettre en place des mesures d'accompagnement sociales supplémentaires avec par exemple une tarification des TC plus solidaire
- Accélérer le calendrier de mise en place des nouvelles lignes Linéo.
- Appuyer la réalisation du RER afin de pouvoir avoir plusieurs lignes en service au plus tard en 2024. A ce titre nous soutenons les propositions de l'association « Rallumons l'étoile » :
<https://rallumonsletoile.fr/wp-content/uploads/2021/06/210206-RER-Mesures-rapides-1.pdf>
- Créer une tarification intégrée Tisséo / TER / RER
- Restreindre les livraisons légères sur le centre de Toulouse aux vélos cargos et véhicules légers électriques.
- Lancer une étude sur l'évolution de la rocade pour accueillir une voie de bus et covoiturage, puis transformer celle-ci en boulevard urbain. D'autres métropoles le font déjà. Détails de la proposition : [Dossier Presse Toulouse et agglo : Plan Anti-Bouchon](#)
- Mettre en œuvre au plus tard en 2030 un péage urbain pour les véhicules qui auraient encore le droit de rentrer dans Toulouse : cela permettrait de financer les aménagements pour les modes actifs et/ou la tarification solidaire des Transports en commun. Ce péage pourrait utiliser le système de contrôle par caméras de la ZFE-m qui va être déployé et de l'utiliser, soit pour verbaliser les contrevenants, soit faire contribuer les propriétaires des véhicules qui auront le droit de circuler.

3 Conclusion

Nous sommes favorables à la mise en place de la ZFE-m.

Voici un rappel des suggestions les plus importantes de « 2 Pieds 2 Roues » dans le cadre de cette consultation :

- **Limiter la vitesse sur les roades à 70 km/h**
- **Accélérer le calendrier de mise en place de la ZFE-m d'un an**, avec interdiction de tous les véhicules NC et crit'air 5, 4 et 3 en 2023.
- **Ville à 30 km/h** (hors axes structurants) sur toutes les villes du PTU.
- **Établir un Zone à Trafic Limité** autour des établissements scolaires dans un premier temps, puis à tout l'hyper-centre.
- **Accélérer le calendrier de réalisation du REV et du SDCA** afin que la plus grande partie du réseau soit opérationnelle au plus tard en 2024.
- **Mettre en place un schéma directeur piéton d'agglomération (SDPA) ambitieux au plus tard en 2024.**
- Mettre en place des **solutions de transports en commun alternatives** à la voiture : Linéo et train, au même rythme que la mise en place de la ZFE.
- Lancer une étude sur l'**évolution de la rocade pour accueillir une voie de bus et covoiturage.**
- **Mettre en œuvre un péage urbain** à l'horizon 2030.