



2ème Contribution

de l'association 2 Pieds 2 Roues

à l'enquête publique relative

au projet

Mobilités 2020-2025-2030

Octobre 2017

Focus : qualité de l'air et pollution

Table des matières

| | |
|---|----|
| Table des matières | 2 |
| 1 Introduction..... | 3 |
| 2 Références légales..... | 3 |
| 3 Constat sur l'agglomération toulousaine | 4 |
| 3.1 Rapport ATMO-ORAMIP | 4 |
| 3.2 Première analyse 2P2R..... | 6 |
| 4 Que propose le PDU ? | 7 |
| 4.1 Diminution des polluants ?..... | 7 |
| 4.2 Trafic automobile en diminution ?..... | 7 |
| 4.2.1 Le nombre de déplacements automobiles/jour..... | 7 |
| 4.2.2 Nombre de déplacements automobiles/km/jour | 8 |
| 4.2.3 Conclusion sur la prédiction du trafic..... | 8 |
| 4.3 Renouvellement du parc automobile suffisant ? | 8 |
| 4.4 pics de pollution | 10 |
| 4.5 Des gaz à effet de serre en nette augmentation..... | 10 |
| 4.6 Traduction des enjeux dans les cartes | 11 |
| 5 Un rapport alarmant de la MRAe Occitanie, autorité environnementale indépendante..... | 12 |
| 6 Nos propositions..... | 14 |
| 6.1 Réduction de la vitesse..... | 14 |
| 7 Conclusion | 15 |

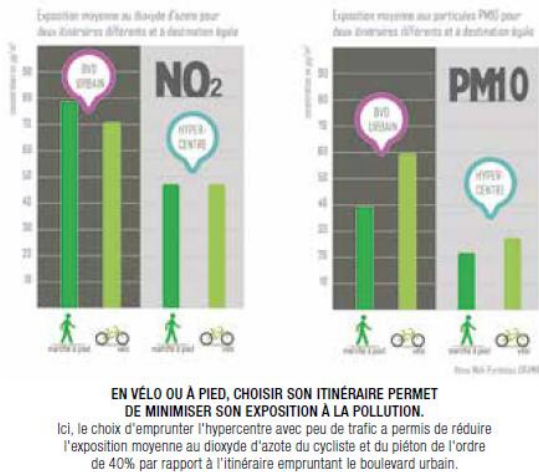
1 Introduction

Par la présente contribution, 2 Pieds 2 Roues propose de traiter spécifiquement l'aspect qualité de l'air et la lutte contre la pollution abordé dans le document « Mobilités 2020-2025-2030 ». 2 Pieds 2 Roues a déjà contribué à l'enquête publique Septembre-Octobre 2017 via un premier document accessible sur le site de la commission de l'enquête publique:

<https://www.registre-numerique.fr/projet-mobilites/voir-avis?avis=19046>

Pourquoi une association ayant pour objet la promotion des modes actifs se penche-t-elle sur l'air ?

Comme le décrit le rapport ATMO-ORAMIP sur la qualité de l'air (référéncé ci-après), le piéton ou cycliste est exposé à la pollution. Ci-dessous un trajet reliant 2 points identiques : l'un passant dans l'hyper-centre, l'autre empruntant les boulevards davantage pollués. Les expositions sont différentes de 40%.



Si l'air devient trop pollué, les usagers risquent d'être dissuadés d'effectuer leur trajet à pied ou à vélo. Ils risquent de choisir un mode motorisé aggravant à leur tour la pollution.

Nous devons créer un cercle vertueux :



2 Références légales

Le PDU doit être conforme à plusieurs bases légales :

Le **Code des Transports** : cet aspect est traité par ailleurs dans notre première contribution.

La **loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)** de 1996 rend obligatoire les Plans de Déplacement Urbain pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Traduite dans le code des transports, elle assigne des objectifs à ce document dont les principaux sont la réduction du trafic automobile en lien avec la réduction des émissions polluantes dans l'air et des gaz à effet de serre (GES).

Le Code de l'environnement

Le principe pollueur-payeur a été adopté par l'OCDE en 1972. En France, il est défini par à l'[article L110-1, II, 3° du code de l'environnement](#) selon lequel « les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur. »

Evoquons également le Droit pénal français qui s'applique ici comme ailleurs. Celui-ci définit le délit de **mise en danger de la vie d'autrui**, constitué de la cumulation des faits suivants :

- existence d'une obligation particulière de sécurité
- violation manifestement délibérée de cette obligation
- exposition directe d'autrui
- existence pour autrui d'un risque immédiat de mort ou de blessures

3 Constat sur l'agglomération toulousaine

3.1 Rapport ATMO-ORAMIP

Publié en juillet 2017, le rapport fait état de la qualité de l'air en 2016 :

<http://oramip.atmo-midipyrenees.org/les-publications-de-l-oramip/toutes-nos-actualites/actualites/263-bilan-qualite-de-l-air-2016>

Nous retiendrons les faits saillants suivants en lien avec le thème des déplacements:

- Dioxyde d'azote et particules fines: réglementation non respectée



À PROXIMITÉ DU TRAFIC ROUTIER

À proximité des principaux axes routiers, la valeur limite pour la protection de la santé n'est pas respectée sur l'agglomération toulousaine pour le dioxyde d'azote.

Dans ces environnements, les concentrations restent importantes, et l'objectif de qualité pour les particules fines (PM2.5) n'est également pas respecté sur l'agglomération toulousaine.

| EN PROXIMITÉ TRAFIC | PM ₁₀ | PM _{2,5} | NO ₂ | CO | SO ₂ | BENZÈNE |
|---------------------|------------------|-------------------|-----------------|----|-----------------|---------|
| Haute-Garonne | | | | | | |
| Hautes-Pyrénées | | | | | | |

Le rapport donne des lieux précis, exemple le périphérique :

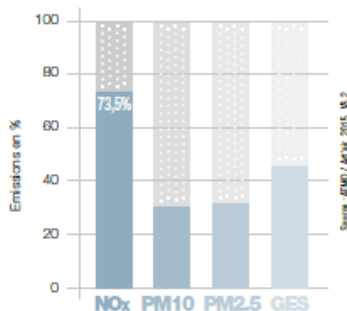
► **Situation vis-à-vis de la protection de la santé en dioxyde d'azote**

LA VALEUR LIMITE de 40 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle **n'est pas respectée à Toulouse à proximité du trafic routier.**

| | |
|-------------------------------------|----|
| Haute-Garonne-Toulouse Périphérique | 🚗🚗 |
| Haute-Garonne-Toulouse Embouchure* | 🚗🚗 |
| Haute-Garonne-Toulouse Route d'Albi | 🚗🚗 |

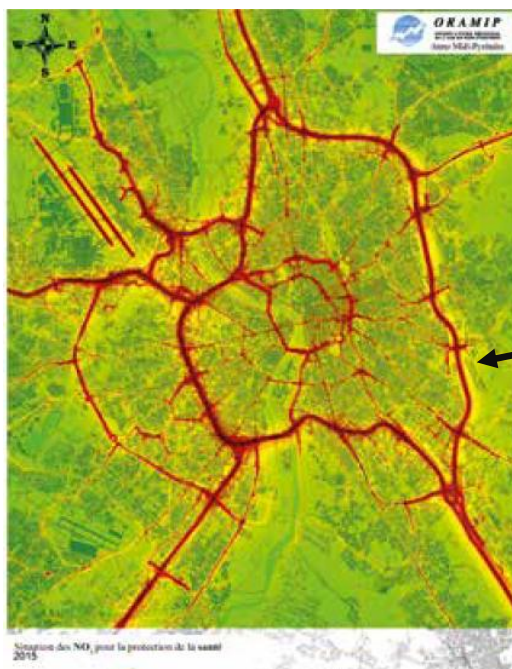
Le rapport pointe les **transports** comme source importante de polluants :

 **ÉMISSIONS LIÉES AU TRANSPORT**



Le **transport** est le secteur qui émet le plus d'oxydes d'azote en Haute-Garonne (74 %).

Sans surprise, les axes à fort trafic occasionnent le maximum de pollution :



A noter :

Nous relevons un nombre non négligeable d'établissements scolaires localisés à moins de 200m de la rocade: au moins 25 dont par ex l'école maternelle et élémentaire du château de l'Hers, les écoles Jules Julien (380 enfants) à 100m du périphérique « surpollué », Lycée Galliéni, l'Ecole primaire et maternelle Daste, le Collège Jean Moulin, Insa, CREPS, etc... On observe donc que même les personnes les plus fragiles des poumons et des bronches, cad les enfants, ne sont donc pas épargnées ni protégées par cette pollution.

Sur un plan plus général, nous pouvons citer le rapport de l'agence de Santé publique France : il évalue à 48 000 le nombre de victimes annuelles lié la pollution de l'air, soit 9 % de la mortalité nationale (source : www.santepubliquefrance.fr). La moitié de la pollution de l'air provient de la circulation motorisée.

Enfin, nous notons que l'air respiré par les piétons et cyclistes s'est dégradé de 2008 à 2015 pour le NOx et les PM10:

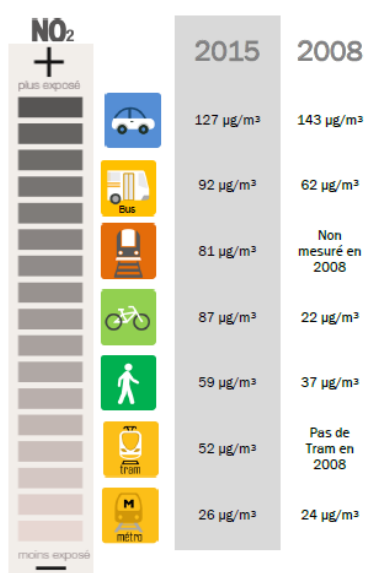


Figure 4 : comparaison des classements des moyens de transport du plus exposé au moins exposé pour le dioxyde d'azote et concentrations moyennes obtenues.

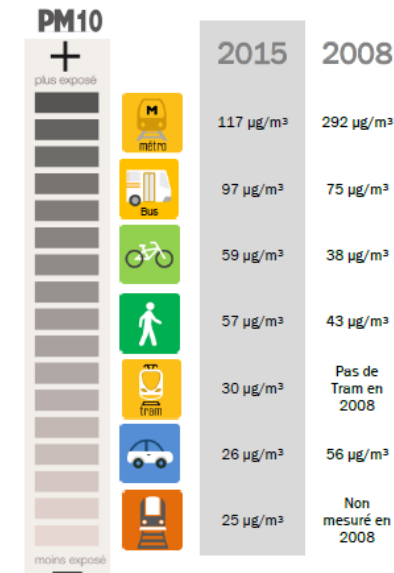


Figure 5 : comparaison des classements de chaque mode de transport étudié en fonction de son niveau d'exposition moyen en particules PM10 du moins favorable au plus favorable.

3.2 Première analyse 2P2R

Derrière ces cartes et ces tableaux qui peuvent paraître théoriques, il y a une vraie dimension humaine réelle. Le dioxyde d'azote est un gaz toxique entraînant ou compliquant des maladies respiratoires telles que les bronchites et ou l'asthme. Quant aux particules fines PM2.5, elles sont classées cancérigènes par l'OMS et contribuent à 10% du cancer des poumons dans les agglomérations.

La pollution a donc un coût :

- **Sanitaire** : la santé des habitants ou usagers des transports est affecté ;
- **Humain** : des études montrent une diminution de l'espérance de vie de 2 ans pour une personne exposée à la pollution dans une agglomération française
- et par voie de conséquence, **économique** : le traitement des maladies, les journées d'absences au travail présentent un coût économique supporté par la collectivité

Or les déplacements routiers ne génèrent aucune recette pour la collectivité puisque qu'ils sont gratuits.

En résumé, la pollution de **certain**s entraîne des couts supportés par **tous**. Sans aller plus loin, nous pouvons déjà affirmer que **la loi dite « pollueur-payeur » n'est pas appliquée sur l'agglomération toulousaine**. La collectivité en est la victime.

Dans ce contexte, nous nous attendons à ce que le PDU se donne l'objectif de faire le maximum pour diminuer les sources et la quantité de polluants dans l'air. Pour ce faire, il doit utiliser tous les moyens techniques et légaux à sa disposition.

4 Que propose le PDU ?

Nous avons analysé ce que propose le PDU :

4.1 Diminution des polluants ?

Page 51, dans le chapitre des objectifs environnementaux, la diminution des émissions de polluants et des GES est mentionnée comme un objectif du projet.

En revanche, page 53, le projet reprend l'obligation de réduction du trafic automobile mais la traduit opérationnellement dans un **objectif différent de celui de la LAURE** par « diminuer l'usage individuel de la voiture en développant son usage partagée et en gérant l'exploitation des grandes voiries et des stationnements ». Il n'est plus question de diminuer le trafic.

Au lieu d'une panoplie de plusieurs moyens efficaces, le PDU cite deux moyens très limités pour atteindre l'objectif de diminution du trafic :

- « l'usage partagé », déjà possible maintenant, il a du mal à décoller
- la gestion de voirie, bien que la formulation soit vague, on peut supposer qu'il s'agit de piétonisation, d'espaces partagés, de stationnement réglementé; c'est certes un axe à retenir mais c'est inadapté pour les rocade et voies rapides, grosses sources de polluants

4.2 Trafic automobile en diminution ?

Les chiffres de trafic automobile sont difficiles à trouver dans les documents. Les éléments suivants permettent donc de l'estimer, en 2013 et à horizon 2030.

Il y a deux manières de chiffrer le trafic automobile :

- nombre de déplacements automobiles par jour (le plus simple)
- nombre de déplacements automobiles/km/jour qui tient compte aussi de la distance parcourue.

4.2.1 Le nombre de déplacements automobiles/jour

Simulation réalisée à partir des grands chiffres du projet :

Le trafic automobile correspond au nombre de déplacements totaux/jour X part modale de la voiture.

Le nombre de déplacements totaux/jour en 2013 est présent à plusieurs endroits :

- 4 millions présents page 42 du projet et page 4 de l'évaluation environnementale (volume enjeux)
- 3,8 millions en page 16 du projet.

Ces chiffres font référence à l'enquête ménage déplacement de 2013 qui livre le chiffre de 3,8 millions de déplacements sur un périmètre plus large de 167 communes (contre 117 pour le PDU). On note déjà une incohérence.

Le chiffre de 3,8 millions semble donc le plus logique.

Avec une part modale de 58 % on a donc 2.204.000 déplacements en voiture/jour en 2013.

Le projet évoque + 500 000 déplacements en 2025 (P42 projet, P4 des enjeux environnementaux). Il n'y a pas de chiffres pour 2030. Il y aura certainement plus de véhicules motorisés en 2030 (croissance démographique prévue à la hausse). On retiendra donc les + 500 000 déplacements en 2025.

Pour la part modale, elle est prévue entre 50 et 55 %.

Le trafic automobile résultant de ce projet s'étale donc entre 2 250 000 et 2 475 000 voitures / jour soit **une augmentation du nombre de déplacements automobiles de 2 à 12,3 % (en 2025)**.

4.2.2 Nombre de déplacements automobiles/km/jour

Discrètement, dans le rapport d'évaluation environnementale, volet 3 : état initial de l'environnement et dynamiques d'évolution (p50), il est possible de trouver des chiffres intéressants

« Les modélisations de trafics réalisées à l'horizon 2030 dans le cadre du Projet Mobilités 2020/2025/2030 mettent en perspective :

- Une part modale de la voiture particulière qui baisse de 3 points entre 2013 et 2030, encore accentuée de 2 points par la mise en œuvre des actions du Projet Mobilités
- Cependant, liée à la croissance démographique, une hausse du trafic routier, par rapport à aujourd'hui : +17% véhicules.km, cependant limitée par la mise en œuvre des actions du Projet Mobilités (impact estimé à -3% véhicules.km),
- Des charges qui se stabilisent, voire diminuent, en intra-périphérique, mais qui augmentent sur les voies rapides urbaines,

Les différents calculs montrent une hausse globale du trafic. L'impact du projet (-3%) n'arrive pas à endiguer la hausse due à la croissance démographique.

On notera aussi que les grands axes hors centre seront davantage encombrés ce qui remet en question l'idée de fluidification avancée à plusieurs reprises dans le projet. Ces axes sont déjà les plus touchés par la pollution, alors qu'ils devraient être la priorité en matière de réduction des émissions polluantes, on peut craindre qu'ils soient davantage pollués.

4.2.3 Conclusion sur la prédiction du trafic

Le PDU ne répond donc pas à son objectif légal de diminution du trafic automobile.

Accepter cette augmentation en arguant que la part modale de la voiture diminue est un arrangement avec la loi.

4.3 Renouvellement du parc automobile suffisant ?

Le projet annonce une « forte augmentation de la qualité de l'air » en évoquant les effets du projet combiné au renouvellement du parc automobile (P199).

Ces affirmations ne résistent pas à l'étude de l'évaluation environnementale.

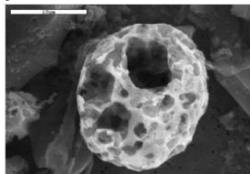
Pour les Nox : le projet prévoit une baisse de 56 %.

Cette baisse se décompose ainsi :

- 53 % dus au renouvellement de la motorisation
- 3 % dus au projet (soit dans les marges d'erreur de tels calculs).

Il est d'ailleurs précisé que sans renouvellement du parc automobile, les Nox augmenteraient de 18 %.

particules fines PM10 et PM2,5



Exemple de cendre volante de fuel (PM10)

Les PM10 sont émises à 50 % par les transports dans l'agglomération toulousaine.

Baisse des émissions dans les transports de 12 %, se répartissant ainsi

- 10 % dus au renouvellement des moteurs
- 2 % dus au projet (soit dans la marge d'erreur).

Le chiffrage hors hypothèse de renouvellement du parc automobile n'est pas donné.

Pour les PM 2,5 : elles sont émises par différentes sources dont les transports (environ 40%).

La baisse est de 33 % répartis ainsi

- 31 % dus au renouvellement du parc automobile et aux changements de pratiques dans le tertiaire/résidentiel
- 2 % dus au projet (soit la marge d'erreur).

Le chiffrage hors renouvellement du parc automobile n'est pas chiffré.

Nous avons plusieurs objections aux hypothèses mentionnées par Tisseo.

Le renouvellement du parc auto se base sur un scénario CITEPA 2030 très optimiste :

- 58 % d'hybrides
 - 10 % d'électriques en 2030 (non détaillé dans les documents)
- soit **68% de véhicules hybrides ou électriques en 2030 pour le scénario Tisseo**

D'autres études donnent des scénarios bien différent : la même catégorie (hyb. + élec.) se situe entre **20 et 30% en 2030** soit moins de **la moitié du scénario choisi par Tisseo**
[une-voiture-neuve-sur-trois-pourrait-etre-electrique-ou-hybride](#)

Par ailleurs, l'âge moyen du parc automobile en France étant de 9 ans, les voitures achetées aujourd'hui seront en bonne partie celles de 2030...

De plus, les récents scandales liés à la triche aux émissions démontrent le peu de crédit que nous pouvons donner aux prévisions des constructeurs automobiles qui alimentent en données les diverses études disponibles.

D'autre part, 40% de l'émission des particules fines du transport routier proviennent du roulement : pneu, bitume, système de freinage, usure mécanique de pièces. Donc le véhicule a beau être électrique, il sera toujours émetteur de particules fines.

L'agglomération toulousaine est touchée par le phénomène de l'étalement urbain. Donc même si les véhicules sont moins polluants et que les distances parcourues augmentent, les effets s'annihilent.

Conclusion sur le renouvellement du parc automobile :
si on cumule :

- le choix du scénario le plus optimiste
- l'âge moyen de 9 ans des véhicules
- les fraudes organisées aux émissions de polluants
- la part des PM indépendante de la combustion
- l'étalement urbain

alors la démonstration faite dans le PDU de réduction des NOx et des PM n'est pas crédible.

Nous demandons que le PDU reprenne ses hypothèses, ses calculs pour donner le véritable chiffre de l'impact du renouvellement du parc automobile.

En outre, le renouvellement du parc automobile est un phénomène extérieur sur lequel Tisséo n'a aucune prise. Le rôle du PDU est d'être moteur, il doit mettre en avant des solutions qu'il maîtrise, et non pas faire état des prévisions discutables.

4.4 pics de pollution

Un autre élément à considérer, les mesures pour éviter les pics de pollution.

Il est prévu la mise en place de « zone de circulation restreinte » mais avec cette précision "Cette action ne nécessitera pas une mise en œuvre opérationnelle si le plan d'actions du projet Mobilités est décliné dans sa globalité, contribuant ainsi à endiguer le trafic automobile et à réduire les émissions de pollutions."

Cette précaution de formulation porte à confusion. Nous souhaitons une formulation plus claire : « Les zones de circulation restreinte doivent être mise en place dès qu'un polluant causé par la circulation dépasse la norme admissible »

Le droit à un « air dans les normes » pour tous prime sur le droit de circulation « sans contrainte ».

4.5 Des gaz à effet de serre en nette augmentation

En 2030 il est prévu une hausse des gaz à effet de serre de 13 % hors PDU en comptant le renouvellement du parc automobile. Avec la mise en place du projet, les GES augmenteraient de 9 %. Le PDU atténue l'augmentation globale de 3 %, soit dans la marge d'erreur de ces simulations.

Cette augmentation de 9 % est en contradiction avec les objectifs du PDU lui-même (baisse des GES) mais aussi ceux des documents de planification avec lesquels il doit être compatible, ainsi que ceux de la loi de transition énergétique (-40 % tout domaine sachant que les transports représentent 1/3 des GES).

Par exemple le schéma régional climat air énergie (SRCAE) prévoit une diminution de 13 % des GES dans les seuls transports d'ici 2020 alors que Toulouse Métropole a mis la barre plus haut dans son plan climat énergie territorial (PCET) avec 20 % en moins dans les transports.

Ce constat d'échec est d'ailleurs écrit dans le rapport d'évaluation environnementale qui stipule en page 22 « L'augmentation du trafic devrait ainsi entraîner une augmentation des émissions de GES ».

Le PDU doit se donner un objectif plus ambitieux de réduction de gaz à effet de serre.

Le PDU doit faire une démonstration étayée et convaincante que les moyens mis en œuvre permettront d'atteindre cet objectif.

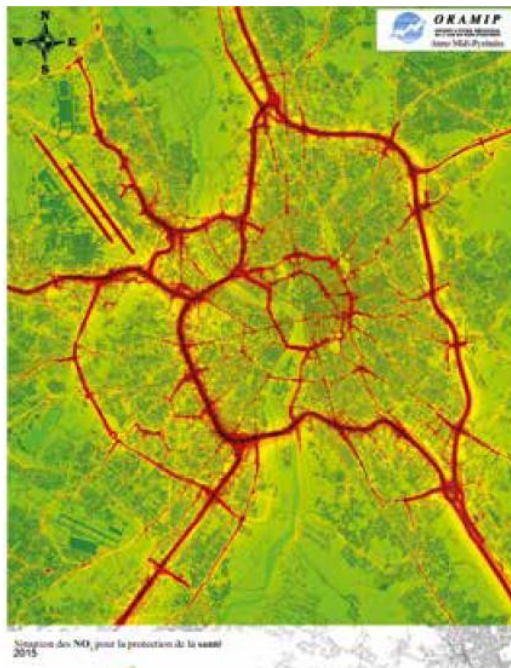
A défaut, ne pas agir suffisamment constitue une violation de la loi LAURE et une mise en danger de la vie d'autrui.

4.6 Traduction des enjeux dans les cartes

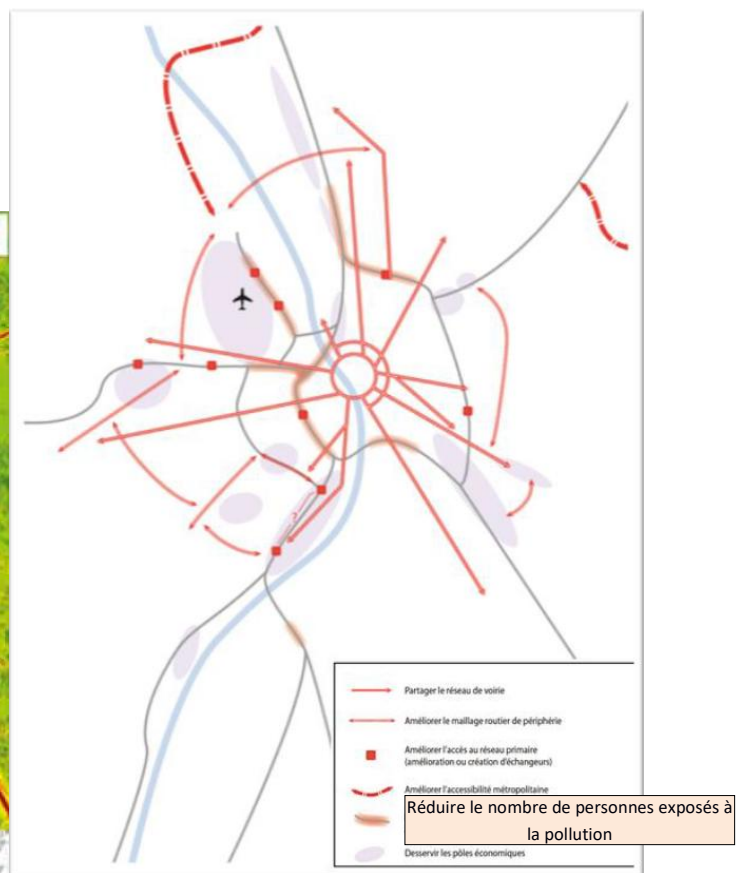
Dans le PDU page 45, une carte donne les endroits où il faudrait «Réduire le nombre de personnes exposés à la pollution atmosphérique » selon la légende.

Il est frappant de voir que cette carte d'objectif ne correspond pas avec la carte de pollution: alors que tout le périphérique et les boulevards intérieurs sont pollués, la carte d'objectif ne retranscrit que partiellement ces zones. Le PDU est-il dans le déni de la réalité ?

Nous demandons que le PDU soit rectifié : toutes les zones polluées doivent être mentionnées sur la carte des enjeux.



Pollution NOx 2015



carte du PDU

5 Un rapport alarmant de la MRAe Occitanie, autorité environnementale indépendante

La **Mission Régionale d'Autorité environnementale de la région Occitanie**, structure indépendante du conseil général de l'environnement et du développement durable, a **rendu un avis sans détour sur le projet Mobilités 2020-2025-2030**. Cet avis a été préalablement préparé par les services de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) qui représente le ministère de la Transition écologique et solidaire et également le ministère de la Cohésion des territoires.

Nous tenons à attirer l'attention de la commission de l'enquête publique sur cet avis qui utilise des propos extrêmement clairs et sans détours. Voici les propos majeurs qui ont retenu notre attention issus de l'avis de la MRAe Occitanie du 02 mars 2017, document en ligne sur le site de l'enquête publique:

- <https://www.registre-numerique.fr/projet-mobilites/voir?document2=1542>

Extrait de la synthèse de l'analyse de l'avis de l'autorité du 02 mars 2017, copie d'écran:

Malgré les améliorations indéniables que le présent projet de PDU procure d'un point de vue environnemental par rapport à une évolution au "fil de l'eau", la MRAe constate que, dans la perspective actuelle d'une démographie croissante, il n'est pas en mesure d'inverser la courbe de dégradation globale des principaux paramètres engageant la qualité environnementale du territoire dans la mesure où il se traduit, à l'horizon de 2030, par :

- une augmentation de 9% des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui apparaît elle-même en contradiction avec les objectifs fixés au schéma régional climat air énergie (SRCAE) et au plan climat énergie territorial (PCET) de Toulouse;
- une augmentation de la population exposée au bruit ;
- une augmentation du trafic routier de +17% (exprimé en véhicules/km) et notamment concentré sur le réseau "voies rapides urbaines" ce qui laisse augurer une accentuation des plages horaires de congestion routière.

Ce constat, décevant du point de vue environnemental, interroge sur la pertinence du périmètre d'analyse et la nécessité d'aborder les problématiques de déplacement sur l'agglomération en tenant compte des connexions avec le reste de l'aire urbaine toulousaine et les villes moyennes environnantes de l'espace métropolitain. Il ne fait que souligner davantage l'intérêt d'associer, de façon structurée, l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et des responsables des réseaux d'infrastructures routières et ferroviaires intervenant à cette échelle, pour pouvoir satisfaire l'objectif de mobilité durable sur l'agglomération toulousaine fixé dans le cadre de ce projet.

L'étude multimodale retenue dans le cadre de ce PDU pourrait en ce sens constituer un premier point d'appui important pour engager cette dynamique partenariale renforcée que la MRAe juge fondamentale pour préserver les grands enjeux environnementaux sur le long terme.

Au-delà de cette appréciation première, la MRAe identifie des besoins d'amélioration significatifs concernant différents éléments constitutifs du projet présenté :

- le rapport environnemental ne présente aucun scénario alternatif au projet de PDU retenu, qui aurait permis de mieux justifier les choix effectués au regard des multiples enjeux environnementaux, économiques et sociaux auxquels ce document doit répondre ;
- le document souffre de lacunes importantes sur la problématique du trafic routier (quantité, congestion) et ferroviaire (absence - d'analyse et de problématisation). Ceux-ci doivent notamment être évalués en tenant compte des flux de trafic inhérents aux échanges entretenus avec les territoires périphériques (au moins à l'échelle de l'aire métropolitaine) ainsi que des temps de déplacements sur les différentes périodes journalières, paramètre fondamental pour juger du stress généré par les transports ;
- sur le fond, de nombreuses actions essentielles du PDU, structurantes pour l'aménagement du territoire et les impacts environnementaux liés, manquent de précision : c'est le cas des pactes urbains, de la hiérarchisation du réseau viaire et des nouveaux projets routiers associés, de la constitution d'un schéma directeur cycles et piétons. Partout où cela est possible, l'échéancier des actions, leur pilotage et leur financement mérite d'être précisé.
- L'analyse des incidences du PDU sur certaines problématiques environnementales telles que la biodiversité et les continuités écologiques, la consommation d'espace, le paysage, les risques technologiques et la gestion des déchets et matériaux, est trop générale et mérite d'être mieux étayé.

La MRAe Occitanie met en doute les projections très optimistes du SMTC-Tisséo quant à l'amélioration de la qualité de l'air. Comment ne pas être alerté par ses propos: elle résume son constat sur le projet Mobilités comme **décevant du point de vue environnemental**.

Dépenser pas moins de 3,8 milliards d'euros pour les seuls transports en commun avec un résultat estimé décevant par l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'environnement a de quoi de ne pas rassurer les citoyens de la région toulousaine concernant ce projet qui sera impactant sur l'avenir environnemental et sanitaire sur les 20 prochaines années.

6 Nos propositions

Notre première contribution générale donne une panoplie de mesures plus à même d'améliorer la qualité de l'air. Ce sont des mesures :

- incitatives en faveur des modes actifs (aménagement cyclables, piétonisation ambitieux, récupération de l'espace public pour des transports en commun de surface)
- dissuasives à l'encontre des modes polluants (Contribution Routière Urbaine (CRU) affectée à tous les modes motorisés individuels (Cf 1ère contribution de 2P2R), restriction de circulation en cas de pollution...)

Faisons un seul zoom sur une mesure efficace grâce aux données fournies par ATMO-ORAMIP: la réduction des vitesses

6.1 Réduction de la vitesse

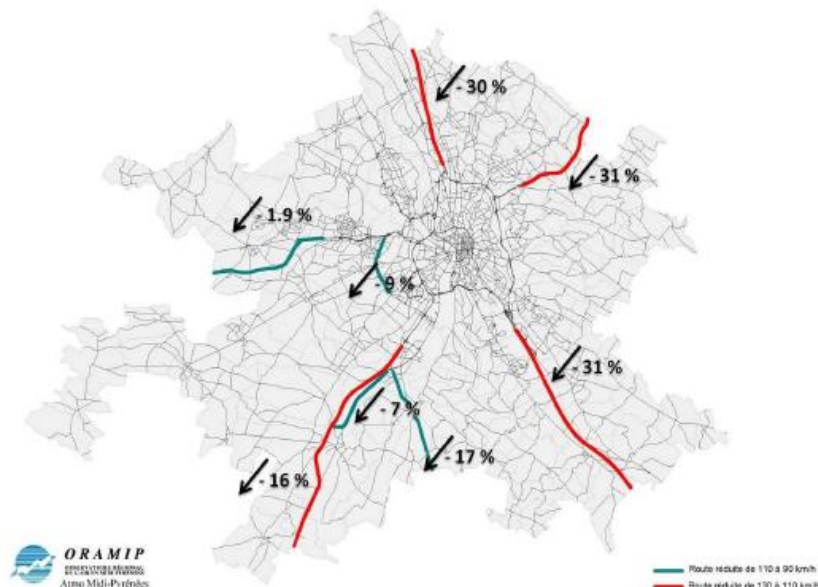
Le PDU prévoit la réduction des vitesses sur certains tronçons (action 35 P174).

Le rapport ATMO suivant établit un scénario d'abaissement de la vitesse avec son impact sur la pollution : [ATMO-évaluation-abaissement-vitesse](#)

Nous y trouvons la carte suivante :

Impact sur les émissions de polluants dans l'air :

Les émissions de polluants atmosphériques ont été déterminées sur les axes concernés par l'abaissement de la vitesse avec et sans la mise en œuvre de cette action pour l'échéance 2020. La carte ci-dessous représente les axes concernés par cette action ainsi que la baisse des émissions d'oxydes d'azote liée à la mise en œuvre de l'action d'abaissement de la vitesse de circulation de 130 à 110 km/h et de 110 à 90 km/h selon les axes.



Evolution des émissions d'oxydes d'azote (NOx) avec la mise en œuvre de l'abaissement de la vitesse pour chaque axe routier sur le territoire du PPA.

| <i>Axe à 2x2 voies</i> | NOx t/an | PM10 t/an | PM2.5 t/an |
|--|-----------------|------------------|-------------------|
| Avec réduction de vitesse | 604,9 | 162,1 | 91,5 |
| Sans réduction de vitesse | 761,2 | 167,8 | 97,2 |
| Gain de la réduction de vitesse | 26% | 4% | 6% |

Cela démontre que la réduction des vitesses a un effet immédiat et significatif sur la pollution de l'air.

Pourquoi attendre ?

- les automobilistes sont les premières victimes de leur propre (?) véhicule
- même s'il n'y a pas de cyclistes ou de piétons sur ces axes rapides, les polluants sont dispersés alentour affectant l'ensemble de la population

Nous souhaitons que le PDU abaisse de 20km/h les limitations de vitesse sur toutes les voies rapides de l'agglomération, sources de pollution : roclades et autoroutes.

7 Conclusion

Concernant la qualité de l'air, le projet « Mobilités 2020-2025-2030 » :

- n'est pas crédible dans ses hypothèses et ses démonstrations.
- ne présente pas suffisamment d'objectifs et de moyens adéquats.
- n'est pas conforme au référentiel légal.
- reçoit un avis décevant de l'Autorité indépendante environnementale régionale.

L'association 2 pieds 2 roues conforte donc par ce document son avis défavorable au projet Mobilités 2020-2025-2030 proposé par le SMTC-Tissé, valant révision du PDU sur la région toulousaine.