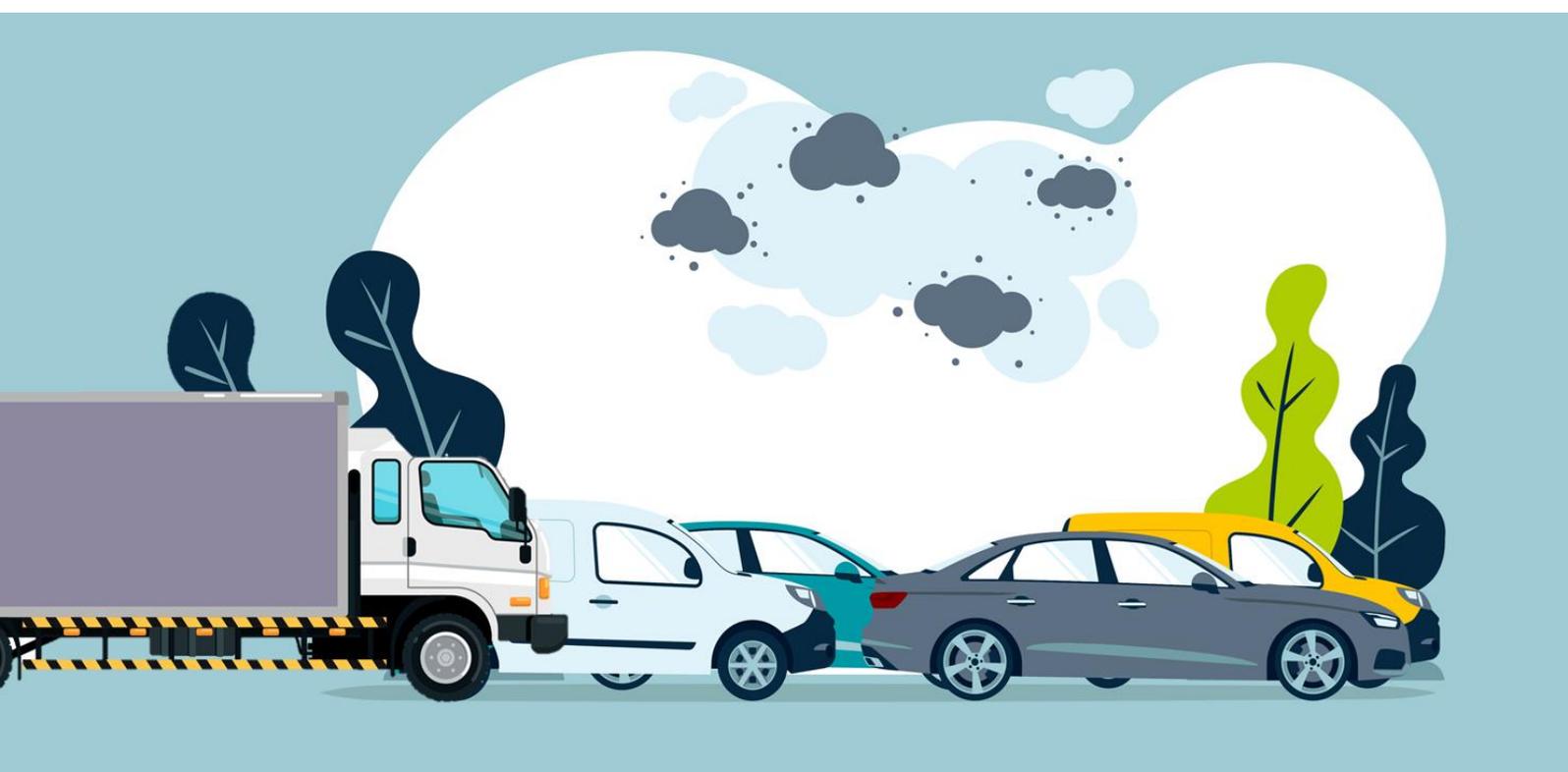


BILAN DE LA CONSULTATION REGLEMENTAIRE

Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFEm)

7 juin 2021 – 5 juillet 2021



Sommaire

PRÉAMBULE	3
RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONSULTATION	4
LA RÉCEPTION DE LA CONSULTATION (9 contributions).....	5
OPPORTUNITÉ DE LA MISE EN PLACE DE LA ZFE-M (100 contributions)	7
IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES (130 contributions)	11
AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L’AIR - EFFETS ATTENDUS, EXPOSITION DES POPULATIONS, IMPACTS TRAFIC (88 contributions)	14
MESURES D’ACCOMPAGNEMENTS - PRIME À LA MOBILITÉ DURABLE, TRANSPORT EN COMMUN, SOLUTIONS ALTERNATIVES, DÉVELOPPEMENT DES PARKINGS, PIÉTONISATION DU CENTRE-VILLE DE TOULOUSE (134 contributions).....	20
DÉROGATIONS (85 contributions).....	28
CONTRÔLE ET VERBALISATION (19 contributions).....	32
INFORMATION ET COMMUNICATION (12 contributions).....	34
AMÉNAGEMENT DU DISPOSITIF – PÉRIMÈTRE, TEMPORALITÉ, PROGRESSIVITÉ, VÉHICULES CONCERNÉS (93 contributions).....	35
PERTINENCE DU CRIT’AIR (69 contributions).....	43
CONCLUSION	46
LES PROCHAINES ETAPES	46

PRÉAMBULE

La qualité de l'air est la deuxième cause de mortalité en France. D'après une étude de *Santé Publique France* de 2016, elle est responsable de 48 000 décès prématurés chaque année à l'échelle du pays, dont plus de 2 800 en Occitanie. Trois polluants sont majoritairement responsables de ces décès prématurés : le dioxyde d'azote (NO₂), les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10µm (PM₁₀) et celles dont le diamètre est inférieur à 2,5µm (PM_{2,5}).

Toulouse Métropole fait partie des 14 agglomérations devant mettre en place la Zone à Faible Emission (ZFE) car elle subit un dépassement récurrent du seuil réglementaire lié au dioxyde d'azote, malgré une tendance globale à l'amélioration de la qualité de l'air depuis plus de 10 ans. En 2017, au sein de la métropole toulousaine, selon Atmo Occitanie, entre 5 150 et 10 250 personnes étaient régulièrement exposées à des concentrations de dioxyde d'azote supérieures à la valeur limite pour la protection de la santé, dont le seuil est fixé à 40 µg/m³ en moyenne annuelle pour ce polluant.

C'est la raison pour laquelle la réglementation impose des actions rapides telles que les Zones à Faibles Emissions Mobilité (ZFEm) afin de diminuer l'exposition de la population à une qualité de l'air dégradée, et d'améliorer la santé et la qualité de vie des habitants.

Pour accélérer la transition énergétique et écologique, protéger les habitants de la pollution atmosphérique et atteindre les objectifs du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), Toulouse Métropole prépare la mise en place d'une ZFEm, un dispositif de restriction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants, encadré par les vignettes Crit'Air.

Toulouse Métropole a déployé de mars à juillet 2019 un dispositif de concertation volontaire et ambitieux en amont de la mise en place de la ZFEm, pour associer l'ensemble des acteurs du territoire à l'élaboration du dispositif et à l'identification des conditions de réussite de la future ZFEm. Cette démarche de concertation a permis d'éclairer les choix du dispositif ZFEm, notamment sur le volet de la progressivité et des mesures d'accompagnement des usagers.

Afin de permettre à chacun de prendre connaissance de ce scénario et de donner son avis sur la mise en œuvre de la ZFEm, une consultation publique réglementaire a eu lieu du 7 juin 2021 au 5 juillet 2021 sur la plateforme de concertation « Je participe » de Toulouse Métropole. 311 contributions ont été déposées et font l'objet de ce bilan de la consultation.

A partir de septembre 2021, un arrêté instaurant la mise en place de la ZFEm entrera en vigueur pour un déploiement progressif jusqu'en 2024 pour les communes de Toulouse, Tournefeuille et Colomiers.

Les enseignements de cette consultation sont compilés et présentés dans le présent bilan sous forme de fiches synthétiques présentant les grands enseignements et les propositions émises durant la phase de consultation.

RETOUR SUR LE DISPOSITIF DE CONSULTATION



Une **plateforme de consultation « Je participe »** comprenant :

- L'avis de consultation
- Le dossier de consultation
- Les projets d'arrêtés relatifs à la mise en place de la ZFE
- Un espace d'information sur les mesures d'accompagnement (notamment primes)
 - Un espace de participation



3042 pages vues sur la plateforme « Je participe »



357 contributions



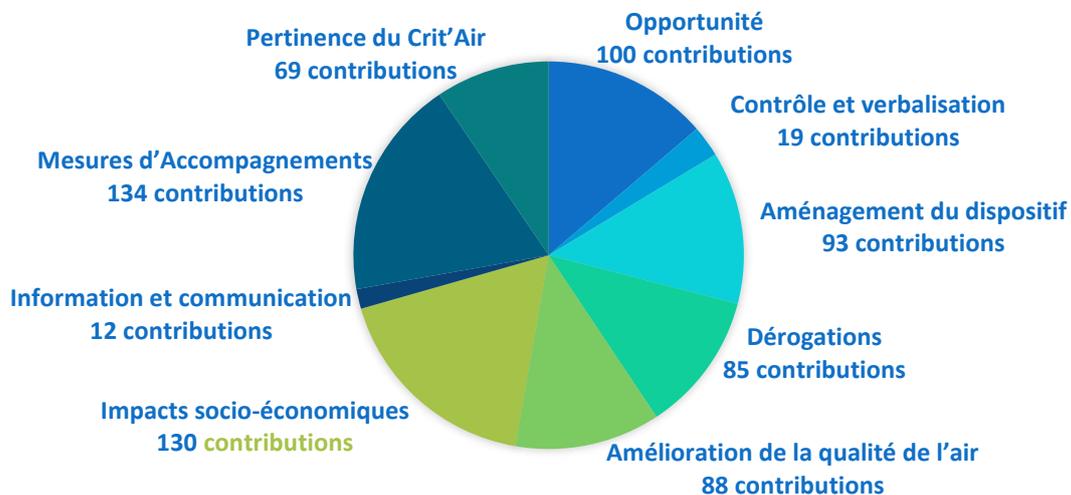
281 contributeurs



16 contributions d'acteurs socio-économiques, d'associations ou de collectifs



10 thématiques abordées



LA RÉCEPTION DE LA CONSULTATION (9 contributions)

Grands enseignements

Peu de contributions évoquent la consultation mise en place et ses modalités (9 contributions), mais quelques acteurs regrettent :

1. Une consultation qui a manqué de publicité et un projet dont l'opportunité et les modalités semblent déjà actées (6 contributions).
2. Des éléments techniques manquants pour permettre une véritable analyse (7 contributions).

1. Une consultation qui a manqué de publicité et un projet dont l'opportunité et les modalités semblent déjà actées (6 contributions)

Plusieurs participants sont revenus sur les modalités de la mise en consultation du projet. Ils jugent que ce projet, qui est impactant pour les citoyens, a fait l'objet d'une consultation dont il a été fait trop peu de publicité. Ils regrettent également que cette consultation se situe trop proche de la mise en œuvre de la ZFEm. Pour ces participants, cela laisse penser que le projet est déjà acté, dans son opportunité et ses modalités, que les marges de manœuvre de la consultation sont minces et qu'il ne pourra être fait d'adaptation du dispositif/ de retour en arrière tant le projet est avancé.

Quelques citations :

- « Halte aux illusions de concertation pour mieux faire avaler la pilule. »
- « Le projet a déjà coûté trop d'argent et ils cèderont sur quelques détails pour nous satisfaire mais c'est tout ! Ils n'ont aucune obligation d'appliquer nos avis. »
- « Des idées il y en a plein, mais il faut demander aux citoyens avant de lancer le plan, pas après avoir tout chiffré, validé, en dernière étape »

2. Des éléments techniques manquants pour permettre une véritable analyse (7 contributions)

Plusieurs participants mentionnent que toutes les informations techniques nécessaires pour se créer un véritable avis sur le projet ne sont pas mises à disposition. Selon eux, le dossier de consultation ne précise pas certaines informations jugées nécessaires à la discussion de l'opportunité de la mise en place de la ZFEm : objectifs à atteindre en matière de réduction de la pollution pour être conforme aux préconisations de l'OMS, réductions effectives des personnes exposées, hypothèses de calculs, report de trafic sur certaines zones...

Quelques citations :

- « L'enquête publique sur la qualité de l'air de 2019 [...] ne présente aucune hypothèse de calcul concernant les réductions annoncées. »
- « Le dossier ne précise pas les objectifs à atteindre en matière de réduction de la pollution pour être conforme aux préconisations de l'OMS. Il est donc impossible de juger pour cette consultation si la mesure ZFE est anecdotique ou essentielle. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Le dossier de consultation a été consultable pendant toute la durée de la consultation en ligne soit du 6 juin au 6 juillet 2021.

- Cette consultation a fait l'objet d'un avis de consultation publique sur le site Internet de la Métropole.
- L'étude réglementaire présente le dispositif de la Zone à Faible Émission Mobilité (ZFEm) *via* un contenu qui répond aux exigences réglementaires quant aux pièces diffusées.
- Un résumé non technique est également disponible pour faciliter l'accès à l'information de tous.
- **La ZFEm ne peut constituer à elle seule le seul moyen de revenir en dessous des seuils réglementaires.**

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Renforcer la publicité de la consultation en diffusant un prospectus dans toutes les boites aux lettres de la Métropole.
- Mettre en place une concertation large, médiatisée, bien en amont de la mise en place effective de la ZFEm.

OPPORTUNITÉ DE LA MISE EN PLACE DE LA ZFE-M (100 contributions)

Grands enseignements

Une part importante des contributions concerne l'opportunité même du projet. Ce sont souvent des contributions assez virulentes, qui dénoncent notamment le bien-fondé de la démarche :

1. Une remise en cause de l'opportunité de la démarche du fait de ses impacts socio-économiques alors que des alternatives existent (69 contributions).
2. Une remise en cause du fondement scientifique de l'opportunité de la démarche (36 contributions).
3. Une démarche qui contraint les libertés individuelles (24 contributions).
4. Des modalités jugées trop ou trop peu ambitieuses (20 contributions).
5. Une démarche uniquement réglementaire (9 contributions).

1. Une remise en cause de l'opportunité de la démarche du fait de ses impacts socio-économiques alors que des alternatives existent (69 contributions)

La mise en place de la ZFEm est largement remise en cause du fait des impacts socio-économiques qu'elle pourrait engendrer, aussi bien pour les particuliers que pour les acteurs socio-économiques (56 contributions). De plus, elle est vue comme une mesure trop restrictive d'« *écologie punitive* ». Pour les participants, d'autres alternatives existent à la ZFEm (circulation alternée, journée sans voiture, réduction des vitesses, révision des modes de conduite, interdictions ciblées...) qui en plus de diminuer les pollutions, pourraient également permettre de diminuer la circulation (5 contributions). Ces alternatives pourraient être mises en place notamment en période de pics de pollution.

Quelques citations :

- « *Vous allez creuser le fossé social en imposant cette zone.* »
- « *Les plus fragiles vont se retrouver exclus de l'agglomération de Toulouse, des services, de la culture et même de la santé à cause de cette ZFE.* »
- « *Faudra-t-il choisir entre la "gamelle" et l'automobile ?* »

2. Remise en cause du fondement scientifique de l'opportunité de la démarche (36 contributions)

Plusieurs contributions remettent en cause le fondement scientifique de la démarche et ses effets réels sur la qualité de l'air. Elles interrogent l'opportunité de la mise en place de cette ZFEm, en soulignant qu'elle ne s'appuie sur aucune étude scientifique – aussi bien d'un point de vue sanitaire que sur les effets sur la qualité de l'air –, ou alors elles considèrent la mesure comme inefficace ou disproportionnée par rapport aux effets attendus (36 contributions). Plusieurs contributions mentionnent également que la qualité de l'air tend plutôt, selon certaines études, à s'améliorer sur le territoire de Toulouse Métropole ces dernières années.

Quelques citations :

- « *Il faut savoir que la qualité de l'air ne va pas en se dégradant, au contraire, plutôt en amélioration ces 20 dernières années à Toulouse.* »
- « *L'ADEME décrit les ZFE comme étant des dispositifs ayant eu des résultats peu significatifs.* »

- « Des arguments de santé publique sont avancés sans pour autant qu'aucune étude médicale démontrant l'impact des mesures d'interdiction de circulation ne soit citée en référence. »

3. Une démarche qui contraint les libertés individuelles (24 contributions)

Plusieurs contributions de particuliers, parfois très virulentes, contestent la mise en place de la ZFEm. Elle est à plusieurs reprises qualifiée « d'illégale », de « liberticide ». Pour eux, la mise en place de la ZFEm constitue une atteinte à la liberté de circuler et une « confiscation de bien ». Ils se questionnent également sur la légalité de la mesure.

Quelques citations :

- « Limitation disproportionnée à la liberté de circuler, liberté fondamentale. »
- « Est-ce que restreindre la circulation de certains véhicules de manière permanente est légal ? Est-ce que cela n'entrave pas la liberté de circuler librement ? »
- « Si on interdit l'accès, on prive de liberté. »

4. Des modalités jugées trop ou trop peu ambitieuses (20 contributions)

Une vingtaine de contributions évoquent l'ambition de la démarche. En fonction des participants, ses modalités (périmètre, temporalité, véhicules concernés) semblent trop ambitieuses (effets minimes sur la qualité de l'air) quand d'autres contributeurs semblent favorables à la mise en place de la ZFEm comme outil d'amélioration de la qualité de l'air mais souhaiteraient qu'elle soit plus ambitieuse dans ses modalités (calendrier, véhicules concernés, limitation des dérogations...).

Quelques citations :

- « Croisade d'autant plus inutile que les gains théoriques espérés sont minimes. »
- « Pour sauver notre planète, la ZFE est une excellente chose mais, à mon avis, le projet n'est pas assez ambitieux. »
- « Je suis un peu déçue du manque d'ambition : lenteur de mise en place, pas assez restrictif, trop nombreuses exemptions pour les pros (camions benne, camions citerne, etc.). Mais c'est déjà mieux que rien, merci. »

5. Une démarche uniquement réglementaire (9 contributions)

Un petit nombre de participants contestent le bien-fondé de la mise en place de la ZFEm pour des raisons de santé publique, arguant que l'opportunité de cette démarche est uniquement guidée par la réglementation européenne, un arrêt de la Cour de justice européenne et sa traduction en droit français. Un petit nombre de participants demandent à ce titre un référendum à l'échelle nationale, considérant les potentiels impacts socio-économiques de la démarche.

Quelques citations :

- « Ce qui motive initialement la création de ces zones d'interdiction sont : un arrêt de la Cour de justice de l'union européenne (qui n'est pas élue par le peuple français), une sanction du Conseil d'Etat (non élu et dont beaucoup d'arrêts sont contestables). »
- « Les ZFE qui sont la traduction en droit français d'une décision de Bruxelles. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Selon Atmo Occitanie, entre 5 150 et 10 250 personnes étaient régulièrement exposées à des concentrations de dioxydes d'azote supérieures à la valeur limite pour la protection de

la santé, dont le seuil est fixé à 40 µg/m³ en moyenne annuelle pour ce polluant, au sein de la métropole toulousaine.

- En 2018, l'État français a été renvoyé devant la Cour de Justice de l'Union Européenne pour manquement à l'application du droit communautaire relatif aux normes de qualité de l'air concernant les dioxydes d'azote (NO₂) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), considérant que les actions présentées par la France n'étaient pas suffisantes pour réduire la pollution.
- A l'horizon 2024, la ZFEm aura un effet significatif sur l'ensemble des polluants atmosphériques liés au trafic routier. Ainsi, à l'échelle de la métropole et par rapport à la situation tendancielle en 2024, la ZFEm permettrait d'éviter : 13% des émissions de NO_x (360 tonnes/an), 16% des émissions de PM₁₀ liées (40 tonnes/an), 24% des émissions de PM_{2,5} liées (38 tonnes/an).

○ **Décision du conseil d'Etat du 12 juillet 2020 puis du 4 août dernier**

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Demande de non mise en place /annulation de la ZFEm (37 contributions).
- Demande d'un référendum citoyen en amont de l'installation de la ZFEm (4 propositions).
- Mettre en place des zones ou périodes sans aucune voiture, selon un principe d'égalité.
- Mettre en place une circulation alternée, réparer et adapter la voirie pour permettre une circulation plus fluide et donc limiter les pollutions, ce qui bénéficierait également à la circulation.
- Interdire l'accès à la ZFEm uniquement en cas de pic de pollution.
- Limiter les vitesses : sur les roades à 70 km/h, ville à 30 km/h (hors axes structurants) sur toutes les villes du PTU, ce qui permettrait de diminuer les pollutions, la circulation et ses effets.

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION « APPEL A UN PLAN D'URGENCE POUR UNE ZFE PLUS JUSTE ET PLUS EFFICACE » (FNE MIDI-PYRENEES, 2 PIEDS 2 ROUES, L'AUTATE, RALLUMONS L'ETOILE ET UCQ CADRE DE VIE METROPOLE TOULOUSAIN)

Une contribution collective pour demander à Toulouse Métropole, Tisséo, la Région et le Conseil Départemental de porter conjointement un plan d'urgence. Ces associations soutiennent le principe de mise en place de la ZFEm, à condition que des mesures d'accompagnement efficaces soient mises en œuvre dans le même temps. Elles relayent également un certain nombre de propositions :

- sur le volet tarification et information (tarification intégrée, renforcement des bornes d'achat tickets, intégration de tous les transports en commun dans les calculs d'itinéraires) ;
- sur le volet ferroviaire (cadencement, augmentation des capacités, mise en place d'une ligne transverse Toulouse-Castelnaudary...) ;
- sur le volet bus (coordination offre bus et train, complétude du Linéo, meilleur partage de l'espace public) ;
- sur le volet modes actifs (mise en place rapide du Réseau Express, Schéma directeur piétons, résorption des ruptures urbaines, stationnements vélos sécurisés et surveillés) ;
- sur le volet covoiturage et autopartage (développement du covoiturage et de l'autopartage ainsi que des infrastructures les facilitant).

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ARCHIPEL CITOYEN

L'association Archipel Citoyen est favorable à la mise en place rapide de la ZFEm. Elle souhaite établir une mise en œuvre progressive et étendre la feuille de route au-delà de 2024 avec des objectifs clairs, ambitieux et partagés avec la population.

Elle demande également un plan d'urgence des transports pour favoriser le recours à des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture, à ce que des aides ciblées puissent être mises en place et les mesures d'accompagnement renforcées.

De plus, pour que la ZFEm ait un impact significatif, l'association souhaite que les contrôles soient à la fois contraignants, automatisés et efficaces tout en tenant compte de la diversité des situations qui peuvent nécessiter des dérogations.

IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES (130 contributions)

Grands enseignements

La question de l'opportunité de la démarche a été très liée aux impacts potentiels qu'elle pourrait avoir sur les citoyens et les acteurs socio-économiques :

1. Une mesure jugée discriminante et antisociale, notamment pour les foyers les plus précaires (78 contributions).
2. Des conséquences pour les commerçants, les commerçants ambulants et les professions libérales (19 contributions).
3. Vers une gentrification du centre-ville de Toulouse (17 contributions).
4. Une aubaine financière pour la collectivité et l'industrie automobile (15 contributions).
5. Une désertification du centre-ville (11 contributions).
6. Des menaces de conflits sociaux à la rentrée (8 contributions).

1. Une mesure jugée discriminante et antisociale, notamment pour les foyers les plus précaires (78 contributions)

Il s'agit de l'argument le plus utilisé ; la mise en place de la ZFEm et l'exclusion des véhicules les plus polluants, et donc les plus anciens, va « renforcer la précarité des foyers les moins aisés » et renforcer les situations de précarité ainsi que la « fracture sociale » sur le territoire. La mesure va « chasser » les foyers les plus modestes, étudiants et seniors du centre-ville, car ils ne pourront plus utiliser leur véhicule dans le périmètre et ne pourront pas se permettre d'en changer.

Elle est qualifiée en particulier « d'injuste », « anti-sociale ». Selon les participants, elle pourrait même contribuer à renforcer les inégalités en augmentant l'exposition aux pollutions des populations résidant dans les quartiers situés en périphérie (notamment les QPV). De plus, plusieurs participants témoignent qu'ils ont déjà engagés des frais conséquents dans l'entretien de leur véhicule et que leur pouvoir d'achat ne leur permet pas de changer de véhicule, neuf ou de seconde main, à échéance de la mise en place de la ZFEm.

Quelques citations :

- « C'est une décision qui va exclure les plus pauvres de l'usage d'une voiture. »
- « L'interdiction de circuler va pénaliser ceux qui ne peuvent pas changer de véhicule ou trouver d'alternatives acceptables. Cela va toucher les propriétaires de véhicules anciens et qui n'ont pas la possibilité financière de les changer (malgré aides possibles) ou pas envie de les changer (personnes âgées qui roulent peu, étudiants, artisans, foyers modestes). »
- « Les ZFE en plus d'être d'une efficacité moyenne à nulle représentent une disparité de traitement du citoyen. »

2. Des conséquences pour les commerçants, les commerçants ambulants et les professions libérales (19 contributions)

Pour certains participants, la mise en place de la ZFEm et l'impossibilité d'accéder au centre-ville de Toulouse pour les véhicules les plus polluants aura des conséquences néfastes pour le commerce de centre-ville et pourrait aboutir à une diminution de la clientèle. Elle pourrait également impacter les commerçants ambulants et les producteurs, notamment ceux qui

fournissent les marchés du centre-ville car ils sont souvent équipés de véhicules utilitaires anciens (4 contributions), ainsi que les professions libérales (5 contributions).

Quelques citations :

- « *Commerçants ZFE : restaurateurs, métiers de l'automobile, livraison, artisans, tout commerce en général ne pourra plus exercer son activité ou se verra subir une forte baisse. »*
- « *Et les restaurants et commerçants du centre-ville ? [...] Le centre-ville de Toulouse est-il condamné à la désertification ? »*

3. Vers une gentrification du centre-ville de Toulouse (17 contributions)

Plusieurs contributeurs mettent en avant la gentrification du centre-ville de Toulouse comme impact de la ZFEm, arguant que ceux qui ne pourront pas changer leurs véhicules ne pourront plus y résider, notamment les étudiants, foyers modestes et retraités. Cet argument est de nombreuses fois illustré par des témoignages d'usagers de foyers modestes qui ne pourront plus circuler en centre-ville et s'interrogent sur les modalités de trajets domicile-travail. Certains participants dénoncent même une gentrification souhaitée, voire en cours, du centre-ville.

Quelques citations :

- « *Pourquoi ce zèle à vouloir à tout prix bannir les pauvres de la ville au profit des nantis et des bobos bourgeois pour qui ce projet a été fait sur mesure ? »*
- « *Est-ce une volonté d'écramage ? on veut que du "beau" à Toulouse ? »*

4. Une aubaine financière pour la collectivité et l'industrie automobile (15 contributions)

Quelques contributions mentionnent que la ZFEm serait en réalité une « aubaine financière » pour la collectivité et les acteurs de l'automobile. En effet, pour certains contributeurs, les recettes créées par la ZFEm constituent une entrée importante, « une taxe cachée », pour la collectivité. Souvent, ces mêmes contributions pointent du doigt une mesure de relance économique pour l'industrie automobile. Ils ajoutent que cette mesure va créer une inflation sur les véhicules classés 1, 2 et 3 et des véhicules neufs propres.

Quelques citations :

- « *En effet à cause de ce déséquilibre introduit sur le marché de l'occasion, les modèles de voiture répondant à la ZFEm vont voir leurs prix s'envoler pendant les autres modèles non compatibles avec la ZFEm ne vaudront même pas le prix de leur autoradio [...] »*
- « *Cette zone [...] coûteuse lors de l'installation mais qui devrait devenir rapidement une grosse vache à lait au détriment des usagers comme moi. »*
- « *Le remplacement en un temps limité de 47 000 véhicules aura nécessairement un effet inflationniste sur le marché local grevant encore plus les budgets [...]. »*

5. Une désertification du centre-ville (11 contributions)

Plusieurs contributions arguent que la mise en place de la ZFEm va être pénalisante pour les usagers et riverains du centre-ville de Toulouse. Certains participants parlent même d'une « désertification » du centre-ville, à la fois des clients et des habitants, ainsi que des activités économiques, qui privilégieront une localisation extérieure au périmètre de la ZFEm.

Quelques citations :

- « *[...] Personnellement je n'ai plus de transport après 20h pour aller en ville... Le centre-ville de Toulouse est-il condamné à la désertification ? »*

- « Vous n’aurez bientôt plus de pollution mais également plus de services et d’entreprises. Celles-ci préféreront s’exiler loin de toutes les contraintes imposées. »

6. Des menaces de conflits sociaux à la rentrée (8 contributions)

Plusieurs contributions mettent en garde contre d’éventuels conflits sociaux et/ou cristallisations à la rentrée, voire un potentiel retour des Gilets Jaunes, contre une démarche qu’ils jugent injuste. Ils mettent en avant également la crise de la Covid 19, qui a eu des impacts économiques importants.

Quelques citations :

- « Enfin, la chronologie des étapes est trop ambitieuse et entraînera de gros problèmes avec risques de manifestations importantes. »
- « Je pense que les ronds-points et les centres-villes le samedi vont de nouveau se remplir. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Afin de limiter les impacts socio-économiques de la ZFEm, des primes à la mobilité durable (véhicules moins polluants, vélo électrique) ont été mises en place par Toulouse Métropole dans l’objectif d’accompagner particuliers et professionnels. Ces aides sont cumulables avec les autres dispositifs nationaux et régionaux.
- **Dérogations dont celle pour les commerçants non sédentaires**

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Ajouter une étude sociologique et psychologique des conséquences de la mise en place de la ZFEm.
- Les habitants de la ZFEm qui roulent peu et donc polluent peu devraient être autorisés à conserver et utiliser leurs véhicules, du moment qu’ils puissent prouver que celui-ci est bien entretenu (contrôle technique ou contrôle antipollution).
- Appliquer une politique d’incitation à l’abandon des véhicules polluants et non d’interdiction.
- Accompagner dans le changement les entreprises qui ont une activité liée à l’automobile.
- Plutôt durcir les taxes sur les industriels polluants.

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR- EFFETS ATTENDUS, EXPOSITION DES POPULATIONS, IMPACTS TRAFIC (88 contributions)

Grands enseignements – Effets attendus (59 contributions)

Plusieurs contributions remettent en cause les effets de la démarche sur la qualité de l'air, notamment, car elle ne prend pas en compte les émissions de CO₂. D'autres contributions mentionnent *a contrario* que la démarche, qui aura des effets bénéfiques sur la qualité de l'air, en aura également sur la pollution sonore :

1. Des effets trop peu importants /limités pour un coût conséquent (28 contributions).
2. Prendre en compte le niveau de CO₂ (14 contributions).
3. Des modélisations peu représentatives (13 contributions).
4. Un renouvellement naturel du parc qui suffit pour améliorer la qualité de l'air (12 contributions).
5. Des effets bénéfiques sur le bruit (8 contributions).

1. Des effets trop peu importants /limités pour un coût conséquent (28 contributions)

Pour nombre de participants, la mise en place de la ZFEm aura des effets trop peu importants compte-tenu de son coût de mise en place, notamment à échéance, quand la circulation viendra à augmenter encore, en particulier si le périmètre ne prend pas en compte des rocade dans la ZFEm. Ces contributeurs pointent alors un rapport coût-bénéfice négligeable de la démarche.

Quelques citations :

- « *Voilà, des milliers de gens pénalisés, une gabegie d'argent public, d'énormes coûts écologiques de destruction et de fabrication de voitures pour une efficacité quasi-nulle.* »
- « *Tout ça pour que l'air dans Toulouse soit amélioré de seulement 2 ans en avance par rapport à la baisse structurelle due au progrès technique ?* »

2. Prendre en compte le niveau de CO₂ (14 contributions)

Plusieurs contributions mettent en avant que les études et la mise en place de la ZFEm ne devraient pas se concentrer uniquement sur les émissions de dioxydes d'azote (NO₂) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), qui ont des effets sur la qualité de l'air, mais également prendre en compte le CO₂, qui a des effets prépondérants sur le changement climatique. Ils pointent en effet que le recyclage des véhicules anciens va engendrer des émissions importantes de CO₂, source de pollution. Ils arguent également que les véhicules propres sont des sources importantes de CO₂, *via* les batteries dont le bilan carbone est supérieur à celui d'un véhicule diesel remplacé. Pour ces participants, les émissions de CO₂ des véhicules devraient également être prises en compte dans le classement Crit'Air des véhicules.

Quelques citations :

- « *Les mesures devraient également défavoriser la circulation de véhicules fortement émissifs en CO₂.* »
- « *Les voitures électriques/hybrides permettent de diminuer la pollution localement, mais sont des catastrophes écologiques au niveau mondial (émissions de CO₂ lors de la production, terres rares, recyclage des batteries).* »

3. Des modélisations peu représentatives (13 contributions)

Un petit nombre de participants questionnent les modélisations faites par ATMO et jugent qu'elles ne sont pas assez « représentatives » : modélisations en plein confinement, pas de prise en compte du CO₂, trop peu d'appareils et de points de mesure, pas d'analyse sur le report de trafic, non prise en compte des pollutions relatives à l'aéronautique... Ils demandent des mesures fiables et indépendantes et à multiplier les capteurs sur le territoire de Toulouse Métropole.

Quelques citations :

- « [...] Les modélisations pour les NOx en 2022 font disparaître la piste de l'aéroport côté Airbus. Pour nous, une seule explication : les références de modélisation utilisées sont celles de l'été 2020 pendant laquelle cette piste a été fermée. [...]»
- « [...] Actuellement, un seul appareil fixe mesure la pollution atmosphérique aux abords immédiats du périphérique toulousain. Les données de pollution modélisées doivent utiliser plusieurs points de mesure fixe pour être fiables. [...]»

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DE PROTECTION DU CADRE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT BALMANAIS (APCVEB)

L'association locale souhaite que des capteurs d'analyse soient installés dans les communes d'Aucamville et de Saint-Alban ainsi qu'à Balma et soient assortis d'une information pédagogique et d'un suivi annuel. Elle demande également une information plus lisible sur les aides et une meilleure articulation avec les politiques de mobilité pour anticiper le rabattement des voitures les plus polluantes hors de la ZFEm (zones de stationnement, de covoiturage, accès des pôles multimodaux et développement de l'offre de transport en commun, politique tarifaire...).

4. Un renouvellement naturel du parc qui suffit pour améliorer la qualité de l'air (12 contributions)

Certaines contributions considèrent qu'il est inutile de mettre en place une ZFEm sur le territoire de Toulouse Métropole car le renouvellement naturel du parc est largement suffisant pour améliorer la qualité de l'air. Ils mettent en avant que le projet ne tend qu'à accélérer légèrement les effets bénéfiques sur la qualité de l'air.

Quelques citations :

- « D'un point de vue qualité de l'air, il n'y a aucun intérêt à brusquer le mouvement naturel conduisant au renouvellement progressif du parc automobile, comme le montrent les études. »
- « On voit que finalement le renouvellement naturel du parc automobile améliorera les choses et qu'on ne gagne même pas 10% avec ces restrictions supplémentaires. »

5. Des effets bénéfiques sur le bruit (6 contributions)

Parmi les partisans de la démarche, plusieurs mettent en avant les avancées que représente la ZFEm sur leur cadre de vie. En effet, moins de véhicules se traduit également par moins de bruit, moins de nuisances olfactives, une amélioration du cadre de vie. Ils dénoncent en particulier les fourgonnettes, utilitaires et véhicules de livraison anciens, ainsi que les deux-roues.

Quelques citations :

- « Autre bénéfice : moins de bruit, ce qui n'est pas anodin sur la santé. »
- « Je trouve excellente l'idée de créer une zone dans laquelle les pollutions sonore, visuelle et olfactive seraient réduites. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Agir sur le trafic routier constitue un enjeu majeur en termes d'émissions de polluants atmosphériques. En tant que premier contributeur des émissions de dioxyde d'azote (73% des émissions de NO_x), les actions sur la mobilité auront un impact fort sur la réduction des émissions de ce polluant.
- A l'horizon 2024, la ZFEm aura un effet significatif sur l'ensemble des polluants atmosphériques liés au trafic routier. Ainsi, à l'échelle de la métropole et par rapport à la situation tendancielle en 2024, la ZFEm permettrait d'éviter 13% des émissions de NO_x (360 tonnes/an), 16% des émissions de PM₁₀ liées (40 tonnes/an), 24% des émissions de PM_{2,5} liées (38 tonnes/an).
- Le renouvellement naturel du parc automobile entre 2017 et 2024 aurait permis une réduction des émissions de NO_x de l'ordre de 36% à l'échelle de la métropole. La mise en place de la ZFEm devrait permettre de passer de 36 à 44% de réduction, soit un gain net de 8% à l'échelle de la métropole.
- Les résultats sur les effets de la qualité de l'air sont produits par Atmo Occitanie, Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) par les services de l'État, objectifs et indépendants des services de Toulouse Métropole.
- Il convient de souligner qu'une exposition récurrente à la pollution de l'air est plus néfaste pour la santé que des pics de pollution ponctuels et espacés dans le temps.
- Méconnaissance de la méthodologie des modélisations atmo et du lien entre le modèle et les stations de mesure -> sollicitation Atmo pour rédaction adaptée
- Rappel à faire de la différence entre pollution atmosphérique et changement climatique

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Diminuer le trafic de fourgonnettes de livraison au centre-ville en sensibilisant les citoyens à la pollution qui en découle.
- Augmenter le nombre d'appareils fixes de mesure de la pollution aux abords du périphérique, ainsi qu'aux endroits où la ZFEm entraînera vraisemblablement des reports de trafic (avenue Eisenhower, jonction Arc-en-Ciel et périphérique...).
- Proposer un avant/après des mesures de la pollution 1 an après la mise en place de la ZFEm (2 propositions). Réglementaire à minima tous les 3 ans
- Donner l'accès aux mesures publiques de la qualité de l'air. C'est déjà le cas

Grands enseignements – Expositions des populations (22 contributions)

Plusieurs participants mettent en avant des reports de pollutions liés à la mise en place de la ZFEm :

1. Report de pollution sur la périphérie et les villes de l'agglomération toulousaine, notamment sur les quartiers et communes de Saint-Simon, Tournefeuille, Colomiers... (16 contributions).
2. Report de pollution dans les quartiers les plus défavorisés (8 contributions).
3. Nécessité de prendre en compte les grands projets notamment d'urbanisme qui sont néfastes pour la Qualité de l'Air (conception, chantier et circulation) (5 contributions).

1. Report de pollution sur la périphérie et les villes de l'agglomération toulousaine, notamment sur les quartiers et communes de Saint-Simon, Tournefeuille, Colomiers... (16 contributions)

Plusieurs participants évoquent des reports de pollution sur certains quartiers de la périphérie de Toulouse, notamment ceux qui se trouvent à proximité des rocade. Plusieurs habitants du sud-ouest de l'Agglomération regrettent un report de pollution sur les communes de Tournefeuille et de Colomiers ou dans le quartier de Saint-Simon. Ces habitants dénoncent également un report de circulation sur les grands axes de leurs communes. Plusieurs associations, collectifs du secteur ont déposé des contributions à titre collectif : Association Vertefeuille, Association de Défense du Quartier de Lardenne (ADQL)...

Quelques citations :

- « *Etablir la rocade Arc-en-ciel comme limite à cette ZFE en la situant hors périmètre va reporter progressivement tous les véhicules polluants sur les secteurs limitrophes dont Tournefeuille.* »
- « *Les populations notamment du sud-ouest de la ville, celles qui n'ont pas ou peu de voitures car gouffre financier, mais qui pâtissent de la pollution plus que les autres.* »
- « *Eviter de déplacer la pollution du centre de la métropole à la proche banlieue (Tournefeuille et Colomiers à l'Ouest).* »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION VERTEFEUILLE :

Pour l'association, il est dommageable que le projet ait été conçu « *sans analyser les conséquences sur le quotidien, la vie et la santé de l'ensemble de la population habitant en bordure de cette ZFE* ». L'association demande qu'à ce titre le projet et les mesures d'accompagnement et de compensation soient revus afin d'« *éviter de repousser la pollution visuelle, sonore et olfactive chez les voisins* ». Elle propose de réfléchir au développement des transports en commun et modes doux et de renforcer les incitations financières, notamment pour les entreprises.

2. Report de pollution sur les quartiers prioritaires (8 contributions)

Plusieurs contributeurs mettent en avant que la démarche va profiter, en termes de santé et de cadre de vie, aux habitants du périmètre de la ZFEm (en particulier les habitants du centre) mais qu'elle va encore venir aggraver l'exposition aux pollutions des quartiers populaires et de certains quartiers prioritaires de fortes concentrations de population, situés à proximité des rocade (Le Mirail, Bagatelle, Reynerie), ce qui est considéré comme une double peine pour certains contributeurs.

Quelques citations :

- « *Que dire de la zone qui impacte prioritairement les quartiers populaires, les plus fragiles économiquement.* »
- « *Le trafic le plus polluant sera refoulé vers l'ouest, vers les gueux, quelle honte pour cette ville.* »

3. Nécessité de prendre en compte les grands projets d'urbanisme, qui sont une source de pollution importante sur la Métropole (5 contributions)

Quelques contributeurs s'interrogent sur la nécessité de continuer à construire de grands projets urbains et de grands stationnements dans la ZFEm, qui sont source de pollution et qui incitent à l'usage de la voiture. Ces contributeurs souhaiteraient davantage que le projet soit accompagné d'une politique de végétalisation forte.

Quelques citations :

- « *En outre, on continue de construire d'immenses parkings en hypercentre (Parking Vinci de Jean-Jaurès, nouveau parking de la Gare).* »

- « En parallèle les projets d'urbanisation dépendant auront un impact écologique potentiellement bien plus dramatique que les gains espérés avec la ZFE ? »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Argumentaire report > Virginie et Maurice avec retour modélisation trafic ? à confirmer

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Intégrer la totalité de Toulouse Métropole dans la ZFEm.
- Mettre en place des mesures compensatoires spécifiques sur les zones de report de pollution.
- Ne pas inclure la rocade ouest dans la ZFEm (5 propositions).
- Inclure St Simon dans la ZFEm.
- Agir autant dans la ZFEm qu'en périphérie pour ne pas juste déplacer la pollution.
- Abandonner les projets comme le Boulevard Urbain du Canal Saint-Martory.

Grands enseignements – Impacts trafic (30 contributions)

La question du report de trafic est très géolocalisée. Les contributions portent en particulier sur :

1. Le report de trafic sur l'avenue Eisenhower et la rocade Arc en ciel (19 contributions).
2. Une augmentation des distances et temps de trajet (16 contributions).

1. Le report de trafic sur l'avenue Eisenhower et la rocade Arc en ciel (19 contributions)

Plusieurs contributeurs mentionnent que le report du trafic sur le sud-ouest de l'Agglomération aura des impacts sur la circulation (bouchons) en particulier sur les zones de l'avenue Eisenhower et de la rocade Arc en ciel. En effet, pour ces participants, le projet devrait exclure la rocade ouest de la ZFEm pour permettre un écoulement du trafic plus performant notamment sur l'avenue Eisenhower. Plusieurs arguments sont soulevés sur ce report de trafic sur l'avenue Eisenhower : présence de plusieurs établissements, axe 4 voies, circulation déjà très saturée en l'état, impacts sur la santé des habitants de Saint-Simon, terrain de sport, habitations et établissements scolaires en cours de construction.

Quelques citations :

- « L'avenue Eisenhower devant se retrouver en dehors de la ZFE, il est donc à prévoir une hausse importante du trafic "polluant". »
- « Le tracé dans sa portion Ouest (Rocade Arc en Ciel - Bd Eisenhower) est absolument inadapté au trafic attendu et doit être recentré sur la rocade Ouest si cette ZFE est indispensable. »
- « Le bouchon quasi permanent va augmenter de façon exponentielle la pollution sur ce secteur et les jeunes enfants particulièrement sensibles seront soumis à une très forte pollution. »

2. Une augmentation des distances et temps de trajet (16 contributions)

Pour nombre de participants, la ZFEm va avoir pour conséquence d'allonger les trajets, ce qui est un facteur d'augmentation des durées et kilométrages des déplacements, en leur faisant contourner la ZFEm. De fait, ils considèrent que ces allongements vont à l'encontre de la ZFEm, car ils favorisent l'augmentation et les déplacements de pollution, ainsi que les embouteillages.

Quelques citations :

- « J'habite à Aussonne et travaille route d'Espagne, donc avec la ZFE, je vais devoir faire un détour, des kilomètres et donc polluer davantage en passant par la rocade arc en ciel. »
- « Concernant la ZFE, c'est totalement aberrant d'inclure la Rocade Ouest. Cela implique un détour de 10km (23km au lieu de 13km) en passant par le Fil d'Ariane et la rocade Arc En Ciel. Ces 10km de détour vont générer encore plus de pollution ! »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Argumentaire Eisenhower > Virginie et Maurice avec retour modélisation trafic ? à confirmer
- ZFEm = pas une mesure trafic mais une mesure d'amélioration de la QA

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Créer la 2e couronne pour y dévier ceux qui ne font que traverser la rocade.
- Mettre en place un tronçon à vitesse régulée durant les bouchons.
- Transformer l'avenue Eisenhower en véritable rocade.
- Adapter l'avenue Eisenhower en retirant les feux tricolores et les ronds-points.
- Faire une analyse d'impact sur le report de trafic sur Eisenhower.
- Mettre en place des traversées sécurisées (souterrains piéton vélo) de l'avenue Eisenhower.
- Travailler à la diminution du trafic sur l'avenue Eisenhower.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS- PRIME À LA MOBILITÉ DURABLE, TRANSPORT EN COMMUN, SOLUTIONS ALTERNATIVES, DÉVELOPPEMENT DES PARKINGS, PIÉTONISATION DU CENTRE-VILLE DE TOULOUSE (134 contributions)

Le principal enseignement sur les mesures d'accompagnement est lié à la temporalité de leur mise en place. Pour nombre de participants, la ZFEm ne devrait être mise en place que lorsque les mesures d'accompagnement seront effectives, ou bien de manière progressive en fonction de l'avancement des mesures d'accompagnement (34 contributions). **C'est ce qui a été fait, je ne comprends pas le sens de l'enseignement**

Grands enseignements- Prime à la mobilité durable (36 contributions)

1. Mettre en place des primes et incitations plus importantes.
2. Elargir les conditions d'éligibilité aux primes (communes proches hors Métropole, deux-roues, entreprises...).

1. Mettre en place des primes et incitations plus importantes (26 contributions)

Pour la majorité des participants qui se sont exprimés sur les aides et primes, les primes à l'acquisition d'un nouveau véhicule ne sont pas assez importantes pour permettre un changement de véhicule et devraient être plus incitatives. Ils arguent que certains foyers, même avec les aides, ne pourront toujours pas se permettre un changement de véhicule. Ils s'inquiètent également de l'inflation à venir sur les véhicules électriques. Ces participants demandent que les démarches administratives concernant ces aides soient simplifiées. Plusieurs participants souhaitent que des incitations hors primes puissent être mises en place pour les véhicules électriques : stationnement gratuit, accès privilégié aux bornes de rechargement...

Quelques citations :

- « Par conséquent, certains ne pourront payer la différence entre le prix d'achat et les aides perçues. »
- « Les aides ne seront jamais suffisantes quand on ne peut pas faire de crédit malgré que je paye des impôts. »
- « Bien sûr, il y a des aides : prime à la conversion (État), aide de la métropole, aide de la Région, ... Mais c'est le parcours du combattant ! »

2. Elargir les éligibles aux primes (communes proches hors Métropole, deux-roues, entreprises...) (15 contributions)

Certains participants dénoncent le fait que les aides ne soient accessibles qu'aux habitants de la Métropole de Toulouse et non aux habitants du Sicoval, Muretain, qui seront également touchés par la mesure (4 contributions). Plusieurs participants demandent que le dispositif de prime soit élargi aux 2-roues électriques (3 contributions) ainsi qu'aux installations de bornes électriques, individuelle et collective (2 contributions). Plusieurs contributions demandent que Toulouse Métropole puisse aussi accompagner les entreprises dans le renouvellement de la flotte par des aides conséquentes (6 contributions). Plusieurs participants souhaitent enfin que les primes puissent concerner les

rénovations de véhicules, pour les foyers les plus modestes, comme la mise en place de boîtiers éthanol, mais aussi les locations ponctuelles de véhicules.

Quelques citations :

- « [...] Attention les aides sont réservées aux habitants des communes de la métropole et ceux des communes extérieures n'auront aucune aide : Ramonville et tout le Sicoval, Portet sur Garonne et tout le Muretain etc. »
- « [...] Les primes pour l'achat d'un vélo électrique ne couvrent pas le cas des scooters électrique qui arrivent pourtant en force sur le marché avec des modèles efficaces pour aller tous les jours au travail. [...]»

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Dans le cadre du plan de relance et en anticipation de la ZFEm, dès le mois d'octobre 2020, des primes à la mobilité durable ont été mises en place par Toulouse Métropole afin d'accompagner particuliers et professionnels dans les changements de comportement qu'implique la ZFE.
- Les habitants, les entreprises et les associations (de moins de 50 salariés) de la métropole peuvent bénéficier de deux aides financières, sous condition de revenus.
- Ces aides sont cumulables avec les autres dispositifs nationaux et régionaux.
- Elles permettent de subventionner le remplacement d'un véhicule « polluant » par un véhicule peu émissif, mais également l'acquisition de vélo, électrique ou non.
- **Dispositif d'aides en cours de finalisation sur SICOVAL et muretain**

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Ajouter le stationnement gratuit pour les nouveaux véhicules propres ou un deuxième abonnement résident pour les véhicules électriques.
- Ne proposer des primes que pour l'achat de véhicules électriques ou « légers ».
- Accompagner l'entretien des anciens véhicules dans les ménages les plus précaires.
- Mettre en place un service d'accompagnement au remplacement du ou des véhicules polluants des particuliers et des acteurs socio-économiques résidant dans le Grand Mirail.
- Augmenter les aides locales en compensation de la réduction des aides de l'Etat.
- Doubler ou tripler les aides au changement de véhicules en conservant les conditions de ressources.
- Aider le financement de l'installation des boîtiers de conversion à l'éthanol pour les foyers les plus précaires.
- Proposer des crédits d'utilisation chez des loueurs de vélos ou de voitures.
- Mettre en place des aménagements pour les possesseurs de véhicules polluants : gratuité dans les Parkings relais (P+R), les transports en commun et à la location de vélos dans les P+R ainsi que des aides supplémentaires à l'achat d'un vélo.
- Négocier une remise chez les loueurs de voitures pour les particuliers s'étant débarrassés de leurs véhicules.

Grands enseignements- Transports en communs (76 contributions)

Les contributions relatives aux transports en commun sont assez nombreuses mais restent globalement générales. Les contributeurs préconisent notamment de :

1. Renforcer l'offre et la performance des transports en commun sur l'Agglomération (bus, métro, train...) et les faire coïncider avec la mise en place de la ZFEm (43 contributions).
2. Renforcer l'offre de transports en commun (desserte, fréquence) notamment en périphérie (31 contributions).
3. Développer les incitations à l'usage des transports en commun (incitations, gratuité ...) (6 contributions).
4. Favoriser la place du vélo dans la Métropole (21 contributions).

1. Renforcer l'offre et la performance des transports en commun sur l'Agglomération (bus, métro, train...) et les faire coïncider avec la mise en place de la ZFEm (43 contributions)

Pour nombre de participants, la mise en place d'un réseau de transport fiable et performant est un préalable à la mise en place de la ZFEm, afin d'offrir une véritable alternative aux véhicules (29 contributions). En effet, ils constatent que plusieurs grandes infrastructures structurantes (notamment la 3ème ligne de métro) ne seront pas mises en place assez tôt pour faciliter le report modal (12 contributions). Des demandes ciblées sont également apparues, notamment des contributeurs associatifs pour qu'un réseau train/TER performant puisse être mis en place, à l'échelle de la Métropole (16 contributions).

Quelques citations :

- « 2023, c'est demain, donc il faut lancer des projets majeurs qui arriveront à temps, et accélérer tous les calendriers. Cela doit concerner à la fois les transports en commun (RER compris) et les modes doux. »
- « On commence par proposer une alternative acceptable (un maillage suffisant de transports collectifs rapides). »
- « Comment peut-on proposer ce genre de projet alors que le réseau de transport urbain est déjà obsolète et saturé ? »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE RALLUMONS L'ETOILE

L'association souhaite qu'un réseau RER puisse être développé à l'échelle de la métropole. Elle demande qu'une première étape puisse être réalisée d'ici le 1^{er} janvier 2024 en optimisant l'existant : une tarification intégrée TER/Tisséo, lisible et attractive, de premières lignes tests cadencées de 6h à minuit, une meilleure coordination bus/train au-delà de la métropole.

2. Renforcer l'offre de transports en commun (desserte, fréquence) notamment en périphérie (31 contributions)

Les participants, constatant que le centre-ville est bien desservi, demandent que la desserte et la fréquence des transports en commun soient renforcées en périphérie (8 contributions), pour véritablement inciter à l'usage des transports en commun. Ils demandent notamment la mise en place d'une offre de bus 24/24 et 7/7 dans toute la métropole et la prolongation des lignes de métro A et B.

Quelques citations :

- « Elle doit s'accompagner d'un renforcement des transports en commun, notamment entre les grandes villes résidentielles autour de Toulouse et le centre-ville. »
- « Je propose donc que TOUS les moyens de transport en commun soient en fonction 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Ceci créera des emplois et réduirait encore l'emprise de la voiture individuelle. »
- « Améliorez la quantité, la qualité (moins centralisée) et la fréquence de l'offre des transports en commun ! »

3. Développer les incitations à l'usage des transports en commun (incitations, gratuité ...) (6 contributions)

Plusieurs participants proposent que soient mises en place des incitations financières à l'utilisation des transports en commun et que soit proposée la gratuité des transports en commun à l'échelle de la métropole ou pour les habitants de la ZFEm, notamment pour ceux qui ne pourraient plus circuler (6 contributions). Plusieurs associations demandent *a minima* une tarification intégrée entre les différents modes de transports en commun.

Quelques citations :

- « Pour quand les transports en commun gratuit ? »
- « Il devrait donc être proposé la gratuité des transports en commun pour les personnes qui ont une voiture interdite en ZFE. Une condition de ressources pourrait être mise en place mais pas nécessairement. »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE 2 PIEDS 2 ROUES

2 Pieds 2 Roues constate que le projet permet une diminution effective des pollutions sur la métropole et approuve la création de la ZFEm. Elle demande une accélération de la mise en place de la ZFEm et des mesures d'accompagnement complémentaires mises en place au plus tard en 2024, afin d'encourager massivement les automobilistes à se reporter vers les modes actifs et les transports en commun : accélération des calendriers de mise en place des infrastructures de transport en commun, évolution de la rocade pour accueillir une voie de bus et covoiturage, mise en place d'un schéma directeur piéton d'agglomération.... L'association demande également un abaissement des vitesses en centre et sur les rocades.

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- A échéance de la mise en place de la ZFEm, le réseau de transport en commun sera renforcé par le doublement de la Ligne A, l'extension du réseau de tramway au nord de la Métropole, un réseau de 9 Linéo avec 2 Linéo complémentaires d'ici 2022, la mise en service de la ceinture Sud avec le Téléo fin 2021.
- Renforcer les constats avec la note tisséo
- Sollicitation MGR sur RER + autres compétences liées à la mobilité

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Mettre en place un réseau de transport plus performant.
- Prolonger la ligne B vers Labège et créer une fourche pour desservir Airbus St Martin / Colomiers.
- Réduire le tarif des transports et augmenter les fréquences lors des pics de pollution
- Assurer la circulation des bus rue de Metz.
- Remplacer les bus par des navettes en journée et ne faire circuler les bus accordéons qu'aux heures de pointe.

- Mettre en place un trolleybus.
- Les associations (notamment les cosignataires du plan d'urgence) demandent une tarification intégrée entre les différents modes de transports en commun.
- Augmenter le nombre / Mettre en place des navettes électriques sillonnant le centre-ville
- Faire une alternative au Boulevard Urbain Nord en Linéo.
- Mettre en place des parkings de délestage surveillés et propres et des transports en commun de compensation, rapides et faciles avant la mise en place de la ZFEm.
- Prolonger les ligne A et B d'une station (Borderouge et Basso-Cambo) pour sortir de la ZFEm.
- Renommer la ligne C Les arènes Colomiers en Métro et la faire figurer sur les plans TISSEO en tant que tel.
- Développer le cadencement Toulouse-Muret du TER qui était prévu en ligne D du métro et le faire figurer sur les plans TISSEO.
- Développer le RER Métropolitain qui traverserait Toulouse.
-

Grands enseignements- Solutions alternatives (29 contributions)

Plusieurs contributeurs proposent des solutions alternatives aux véhicules motorisés et aux transports en commun. Ces dernières ont essentiellement vocation à favoriser le report modal :

1. Développer et sécuriser les infrastructures et équipements vélos (11 contributions).
2. Inciter à l'utilisation de véhicules propres *via* un réseau de bornes électriques performant sur le territoire et la location (8 contributions).
3. Développer le covoiturage et ses infrastructures (5 contributions).
4. Développer le télétravail (4 contributions).

1. Développer et sécuriser les infrastructures et équipements vélos (11 contributions)

Quelques participants mentionnent que le potentiel du report modal vélo est actuellement sous-estimé dans les études (11 contributions) et qu'il pourrait être facilement développé en mettant en place des infrastructures performantes et sécurisées (continuité des aménagements, aménagements sécurisés, à part des voitures et des piétons...). Ces voies devraient être dans l'idéal bien séparées des voies voitures, dans un souci de sécurité. Des voies existantes, comme le canal du Midi ou les bords de Garonne, pourraient être réaménagées pour permettre l'accès des vélos électriques ou des vélos cargos. L'accélération du Réseau Express Vélo a également été sollicitée par les associatifs et collectifs pour faciliter et sécuriser le report modal vélo.

Quelques citations :

- « Pour améliorer la qualité de l'air, incitons plutôt les Toulousains à utiliser leur vélo, en améliorant les aménagements cyclables, souvent mal pensés et inadaptés. »
- « Le vélo est mis en avant, alternative à la voiture, mais il faut de vraies pistes cyclables, séparées des automobiles et des piétons, pour que tous circulent en sécurité. »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE FAISEURS DE VILLE

L'association souhaite que puisse être mis à disposition 100 000 vélos à assistance électrique et des incitations à l'usage du vélo électrique (location longue durée, incitation pour les entreprises, défis) et de faciliter l'autopartage quand le vélo n'est pas adapté.

2. Inciter à l'utilisation de véhicules propres *via* un réseau de bornes électriques performant sur le territoire et la location (8 contributions)

Quelques participants mentionnent qu'il est nécessaire, à échéance de la mise en place de la ZFEm, de développer sur le territoire un réseau des bornes de rechargement des véhicules électriques (6 contributions) afin de répondre à la demande et de rendre plus facile l'usage des véhicules électriques. D'autres proposent que l'offre de location de véhicules électriques soit renforcée (en nombre et points de location) (3 contributions). Plusieurs contributions demandent également que les solutions de substitution aux véhicules motorisés thermiques, notamment les véhicules au gaz naturel et/ou au biogaz, puissent être d'avantage développées et encouragées (6 contributions)

Quelques citations :

- « Pour favoriser l'implantation des véhicules électriques ou hybrides, l'installation de nombreuses bornes de recharge, accessibles et fonctionnelles, me semble indispensable. Elles sont bien trop peu nombreuses actuellement. »
- « Développer les voitures en location libre-service dont l'offre est largement insuffisante à l'échelle de la ZFE, tant en nombre qu'en localisation géographique. »

3. Développer le covoiturage et ses infrastructures (5 contributions)

Certains contributeurs souhaitent que le covoiturage puisse être développé, promu et que des mesures incitatives puissent être favorisées : développement de parkings, incitation financière au covoiturage. La question de l'autopartage a été assez peu évoquée.

Quelques citations :

- « Augmenter voire subventionner l'offre covoiturage. »
- « Mais n'oubliez pas de mettre des parkings [...] pour ceux qui souhaitent faire du covoiturage, mais n'habitent ni ne travaillent dans Toulouse, mais qui empruntent le périph' pour aller travailler. »

4. Développer le télétravail (4 contributions)

Afin de réduire les déplacements et l'utilisation de la voiture, quelques participants proposent de pérenniser et développer le télétravail, ce qui aurait également un effet favorable sur la circulation.

Quelques citations :

- « Qu'on réduise les bouchons monstrueux, grosse source de pollution (mentale aussi) en maintenant une fraction de travail à domicile. »
- « Développer le télétravail pour les métiers où c'est possible. [...] Je pollue moins »
- « Le télétravail est une bonne manière de limiter le trafic routier. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Trois portions du Réseau Express Vélo ont été mis à l'étude au vu de leur intérêt comme alternative à l'usage de la voiture dans la partie de la ZFEm entre la rocade Arc en Ciel et le périphérique. Il s'agit des lignes Toulouse-Pibrac, Toulouse-Tournefeuille et Toulouse-Cugnaux.
- Mise en place de stationnements vélo dans les pôles d'échanges multimodaux du réseau urbains dont près de 1 000 places dans des parcs à vélos ou en arceau.
- Renforcer les constats avec la note tisséo + alternative voiture

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Utiliser des voies existantes et écologiques telles que le canal du Midi et y aménager des voies de transport pour vélos cargos électriques.
- Mettre en place des pistes cyclables séparées des automobiles et des piétons pour que tous circulent en sécurité.

- Mettre à disposition de nombreux chevaux afin de permettre de sortir de la ZFEm (création d'emploi et d'engrais verts / soutien à la filière équine).
- Compensation de la pollution des véhicules en plantant des arbres (platanes du canal du Midi ...).
- Rendre possible la traversée cyclable du périphérique.
- Réaliser rapidement les pénétrantes du Réseau Express Vélo.
- Aménager les 2 rives du canal du Midi en voie verte piéton cycles.
- Réaliser une voie verte le long de l'Hers jusqu'à Saint Jory car le Boulevard Urbain Nord n'y arrive pas.
- Reconvertir une vingtaine de kms de voies voitures en hypercentre en réseau express vélo.
- Aménager une voie verte sur chaque rive de la Garonne en utilisant les pistes créées pour les travaux de réfection des digues.
- Subventionner l'offre covoiturage.
- Promouvoir la marche à pied.
- Promouvoir l'autopartage.
- Augmenter le nombre de jours de télétravail dans les entreprises en capacité de le faire.

Grands enseignements- Développement des parkings (28 contributions)

- Renforcer l'offre de parkings relais et optimiser l'offre existante (28 contributions).

Renforcer l'offre de parkings relais (nombre, capacité, emplacement...) (28 contributions)

Nombre de contributeurs constatent que l'offre de parkings relais actuelle est trop peu capacitaire et que ceux-ci sont souvent saturés (19 contributions). Ils demandent la mise en place de nouveaux parkings capacitaires aux entrées et sorties de ZFEm, mais également proches des infrastructures de transport en commun (bus, métro et gares) (11 contributions) ainsi que l'optimisation et l'extension de la capacité des parkings relais existants (14 contributions). Cela permettrait de faciliter le report modal aux entrées de la ZFEm et de favoriser l'utilisation des transports en commun, qui viendraient en relais.

Quelques citations :

- « Des parkings de délestage surveillés et propres devraient être mis en place AVANT la ZFEm. »
- « Il faut d'abord développer les parkings périurbains, servant de gares à un réseau de transport public performant intramuros. »
- « Quant aux déplacements à l'intérieur de la ZFE, il manque la création ou le renforcement de parcs relais en périphérie. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- La capacité des parkings relais situés aux terminus des métros sera portée à 7 550 places d'ici 2022 (au lieu des 6 500 actuelles).
- Plusieurs parkings relais se situeront hors de la ZFEm (Balma Gramont, Ramonville, Argoulet, Oncopole, Borderouge), soit l'équivalent de 5 860 places en dehors de la ZFEm
- En compléments des parkings relais, 9 parkings de proximité sont situés sur le réseau bus et tram et offrent 1 375 places, toutes hors ZFEm.

- Sollicitation MGR

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Créer des P+R plus éloignés : sur le plateau d'En-Jacca et à la place de la SOCAMIL et l'école voisine Mirabeau à Tournefeuille.
- Optimiser et augmenter la capacité des parcs relais.
- Créer de nouveaux parkings en périphérie, et à proximité des gares TER.
- Créer de grands parkings aux limites de la ZFEm avec une navette régulière vers les divers pôles d'emplois.
- Doubler ou tripler la capacité des parkings actuels des terminus.

Grands enseignements- Piétonisation du centre-ville (8 contributions)

1. Piétonniser le centre-ville (8 contributions).
2. Dissuader l'accès en voiture au centre-ville pour les non-résidents (4 contributions).

1. Piétonniser le centre-ville (8 contributions)

Plusieurs contributions mentionnent qu'une piétonisation pourrait être une réponse efficace contre les pollutions (8 contributions) et qu'il faut y interdire toute circulation motorisée, le réseau de transport en commun y étant suffisamment performant. D'autres proposent également que la vitesse de circulation soit limitée en centre-ville de Toulouse et qu'une politique de végétalisation ambitieuse soit développée.

Quelques citations :

- « Interdire la circulation motorisée au centre-ville, [...] c'est une nécessité pour survivre dans cette ville. »
- « Faire un centre entièrement piétonnier, y compris les gros bus à enlever quand il y a le métro sur les mêmes arrêts. »

2. Dissuader l'accès en voiture au centre-ville pour les non-résidents (4 contributions)

Plusieurs contributeurs demandent de restreindre au maximum l'accès en centre-ville aux voitures en mettant en place uniquement du parking résident (4 contributions) et en limitant la construction de grands parkings dans le centre-ville, de manière à favoriser le report modal.

Quelques citations :

- « Il faudrait interdire autant que possible la circulation motorisée au centre. »
- « Réserver les parkings en centre-ville aux résidents. »
- « Pour protéger l'air du centre-ville, il faudrait avant tout réduire le trafic des non-résidents. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Rien dans le dossier de consultation
- Sollicitation MGR

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Interdire le centre-ville à tous les véhicules sauf aux « artisans » et habitants en proposant des parkings à grande capacité et à tarifs réduits.
- Végétaliser l'espace public (absorption du CO₂).

DÉROGATIONS (85 contributions)

Grands enseignements

Des demandes de dérogations ont été faites pour permettre l'accès permanent ou ponctuel à la ZFEm :

1. Des dérogations pour les véhicules de collection et Youngtimers (30 contributions).
2. Des dérogations pour les véhicules bien entretenus et circulant peu (21 contributions).
3. Des dérogations pour les motards et les 2-roues motorisés (11 contributions).
4. Des alternatives aux dérogations pérennes (coupons, forfait kilométrique, demandes ponctuelles...) (14 contributions).
5. Des dérogations pour consultations médicales ou soins (8 contributions).
6. Des dérogations pour les déplacements domicile/travail (6 contributions).
7. Des dérogations « sociales » (5 contributions).
8. Absence de dérogations pour les véhicules administratifs et les transports en commun (5 contributions).

1. Des dérogations pour les véhicules de collection et Youngtimers (30 contributions)

De nombreuses contributions demandent des dérogations pérennes pour les véhicules de collection et les Youngtimers, arguant qu'ils sont peu nombreux, peu utilisés, qu'ils roulent peu, sont bien entretenus et effectuent de petits trajets à l'intérieur de la ZFEm dans le but de sortir de la ZFEm et de pratiquer une conduite de loisir. De plus, pour ces participants, il s'agit du patrimoine automobile.

Quelques citations :

- « Les véhicules de collection ou de plus de 30 ans d'âge, qui ne sont sérieusement pas responsables des problèmes de pollution compte tenu de la faiblesse de leur kilométrage annuel. »
- « Il faut impérativement autoriser les Youngtimers bien entretenus, si on veut continuer à avoir des véhicules de collection dans notre patrimoine, d'autant qu'ils roulent très peu, donc polluent très peu... »
- « Ces véhicules, qui représentent 1% du parc automobile, sont pour la plupart « bichonnés » par leurs propriétaires et passent le contrôle technique sans problème avec les normes de pollution imposées. »

2. Des dérogations pour les véhicules bien entretenus et circulant peu (21 contributions)

Plusieurs témoignages de personnes, utilisant peu leurs véhicules et l'entretenant convenablement, demandent des dérogations temporaires ou pérennes ou une tolérance pour ces véhicules.

Quelques citations :

- « Je dispose d'une voiture Crit'Air 3 qui serait donc concernée en 2024 [...]. J'ai roulé 70 000 km en 15 ans ! Je sors ma voiture 5 à 10 fois dans l'année pour quitter Toulouse, mais je suis quand même un pollueur ? »
- « J'ai moins de 2 km à parcourir pour sortir de la ZFEm. Je parcours ainsi moins de 50 km par ans dans la ZFEm avec ce véhicule que je conserverai nécessairement. Je demande une dérogation pour pouvoir parcourir ces 50 petits kilomètres par an. »

- « Je trouverais idiot de devoir mettre à la décharge une voiture qui est en parfait état. Aussi je vous propose d'autoriser les déplacements pour sortir de Toulouse et revenir chez soi pour les voitures Crit4/3. »

3. Des dérogations pour les motards et les 2-roues motorisés (11 contributions)

Plusieurs motards et conducteurs de 2-roues demandent à ce que ces véhicules soient exclus de la ZFEm car ils polluent moins, du fait de leur faible poids et de leur nombre, que les véhicules à 4-roues et créent moins de circulation.

Quelques citations :

- « Je possède une moto critère 3 (interdite donc à partir de 2024) et je trouve que la ZFE ne devrait pas concerner les motos qui, compte tenu de leur poids inférieur et de leur faible nombre circulant par rapport aux voitures, polluent bien moins. »
- « Il n'est absolument pas tenu compte dans les dispositions ZFE : Ne pas inclure les 2-roues motorisés. »

4. Des alternatives aux dérogations pérennes (coupons, forfait kilométrique, demandes ponctuelles...) (14 contributions)

Demande de dérogations ponctuelles pour les résidents en centre-ville de Toulouse (demande *via* Internet, coupons dérogations, forfait kilométrique...) qui se déplacent ponctuellement pour les périodes de week-end et de vacances scolaires. Ces dérogations ponctuelles pourraient être disponibles via un site internet dédié.

Quelques citations :

- « Il serait judicieux de ne verbaliser qu'au-delà d'un certain nombre de passages dans la ZFE. »
- « Il me semble indispensable de créer un système qui le permette de temps en temps (à certains moments de la semaine par exemple, ou sur le même principe que les attestations pendant le confinement). »
- « Il serait donc intéressant de créer un système où les résidents toulousains qui ont des véhicules Crit'Air 3 ou 4 puissent circuler. »

5. Des dérogations pour consultations médicales ou soins (8 contributions)

Plusieurs contributeurs ont fait la demande de dérogations ponctuelles ou pérennes dans le cadre de consultations médicales ou de professionnels de santé, arguant que la plupart des centres de santé, hôpitaux, professionnels et spécialistes de santé se situent dans les limites de la ZFEm.

Quelques citations :

- « Peut-on avoir une dérogation pour les rdvs médicaux des enfants ? »
- « Je ne vais pas changer de véhicule pour continuer à me faire soigner ! »
- « Pour aller emmener un proche à l'hôpital à 3h du matin, comment fait-on, si on ne dispose que d'un vieux véhicule ? »

6. Des dérogations pour les déplacements domicile/travail (6 contributions)

Quelques contributeurs demandent que les trajets domicile-travail soient dérogés pour les personnes vivant à l'intérieur de la ZFEm, en particulier pour les résidents de la ZFEm ou quand il n'y a pas d'alternatives pour ces trajets : horaires décalés, pas de transport en commun possible...

Quelques citations :

- « Permettre la circulation à ceux qui se rendent sur leur lieu de travail. »
- « Je propose que les personnes qui vivent dans la ZFE, ou qui y travaillent ou qui en fréquentent les commerces, soient autorisées à continuer à rouler à l'intérieur de la ZFE. »
- « Il faudrait prévoir une dérogation pour les trajets domicile-travail, notamment lorsqu'il n'y a pas d'alternative en transport en commun : travailleurs en horaires décalés, ouvriers avec du matériel, personnes éloignées du travail sans correspondances faciles de transport, etc. »

7. Des dérogations « sociales » (5 contributions)

Plusieurs contributeurs demandent la mise en place de « dérogations sociales », pour les travailleurs précaires qui doivent entrer et sortir de la ZFEm, ou les personnes vivant dans leur véhicule à l'intérieur de la ZFEm, mettant en avant que ne plus pouvoir accéder à la ZFEm augmenterait encore leur précarité (accès aux soins, aux institutions, sécurité).

Quelques citations :

- « Ayant longtemps sollicité un logement HLM sans obtention, j'ai opté pour un fourgon (je passe les détails, je tiens à dire aussi que je suis contre le squat...). Le principal problème ici qui se pose, c'est que les infrastructures pour les sans domicile fixe sont DANS la ZFE (douches, restauration, laverie, secours populaire, Resto du Cœur, etc....), sans compter l'accès à l'emploi pour ceux qui n'ont pas Internet ou de smartphone comme moi. »
- « Je n'ai pas les moyens d'acheter une voiture neuve. J'ai beaucoup de soins et de dépenses. Peut-on avoir une dérogation pour les rdvs médicaux des enfants ? Le système étant déjà à 2 vitesses riche / pauvre. »

8. Absence de dérogations pour les véhicules administratifs et les transports en commun (5 contributions)

Plusieurs contributeurs demandent que l'Etat, la collectivité et les services publics, les transports en commun ne bénéficient pas de dérogations à la ZFEm et que les institutions aient valeur d'exemple et contribuent à l'effort commun demandé à la population et aux acteurs socio-économiques. Les contributeurs souhaiteraient également que ces véhicules soient moins bruyants.

Quelques citations :

- « Dans d'autres grandes villes européennes, une des premières actions qu'ont fait les mairies, pour s'engager vraiment pour la ville et pour lutter contre la pollution a été de passer tous leurs parcs automobiles [...]. Surtout quand on envisage le plan de ZFE et qu'on ne voit pas aucun effort réel pour la ville de la part de la mairie. »
- « Comme les autres véhicules et même mieux : les transports en commun se doivent d'être exemplaires : électriques – zéro rejet en ville, bruit minimum. »
- « Si c'était vraiment de l'écologie, pourquoi les véhicules de l'Etat ne sont pas concernés ? Ils ont un filtre magique les rendant moins polluants ? »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Comme indiqué dans l'arrêté joint au dossier de consultation, la ZFEm ne s'applique pas de façon permanente : aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère de la Défense, aux véhicules affichant une carte Mobilité Inclusion, aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions, aux véhicules de transport en commun.
- A chaque date d'entrée en vigueur de nouvelles restrictions, certains véhicules pourront bénéficier d'une dérogation locale pour une durée de 3 ans maximum : les véhicules automoteur spécialisés de catégorie « N1 », « N2 », et « N3 » non affectés au transport de

marchandises, les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant, les véhicules citernes, les véhicules dits « de collection » portant la mention sur la carte grise, les véhicules frigorifiques, bétonnières, camions et camionnettes benne, camions et camionnettes benne amovible, camions et camionnettes porte-engins, et aux laveuses et balayeuses, les convois exceptionnels, les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses, les véhicules des professionnels du déménagement.

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Déroger les véhicules qui roulent peu, ou dont on peut prouver qu'ils roulent peu en centre-ville.
- Créer une vignette « PASSION » pour les véhicules de collections et Youngtimers.
- Créer des dérogations pour les VASP (vans aménagés et camping-cars) qui servent de résidence principale.
- Exempter les porteurs de carte Mobilité Inclusion (personnes à mobilité réduite) des contraintes liées à la ZFEm.
- Créer un système où les résidents toulousains qui ont des véhicules Crit'Air 3 ou 4 puissent circuler un nombre limité de jours par an au sein de la ZFEm (ex. 50 fois avec déduction automatique du quota *via* lecture de la plaque).
- Laisser les résidents utiliser leurs parkings privés si leur véhicule à Crit'Air élevé répond aux exigences du contrôle technique.

CONTRÔLE ET VERBALISATION (19 contributions)

Grands enseignements

Peu de contributions ont été enregistrées sur le sujet des contrôles et des verbalisations. A titre d'exemple, il a été fait peu cas de demande de période à blanc/ période pédagogique lors de la mise en place de la ZFEm (2 contributions).

1. Une verbalisation mise en place après un forfait passage notamment pour les habitants de la ZFEm (10 contributions).
2. Généraliser les contrôles automatiques à l'entrée de la ZFEm (9 contributions).
3. Le coût de la mise en place des contrôles et de la verbalisation (4 contributions).

1. Une verbalisation mise en place après un forfait passage notamment pour les habitants de la ZFEm (10 contributions)

Plusieurs participants proposent de ne mettre en place la verbalisation qu'à partir d'un certains nombres de passages par an dans la ZFEm, ou alors après un forfait kilométrique. Cette mesure permettrait en effet aux résidents de la ZFEm de pouvoir sortir et rentrer dans la ZFEm pour leurs loisirs en période de week-end et de vacances scolaires ou aux non-résidents de la ZFEm, de pouvoir accéder aux soins (visites médicales, hôpitaux, accompagnement des personnes âgées...), à l'offre culturelle, sportive et de loisirs de la Métropole.

Quelques citations :

- « Nombreux sont les ruraux qui "montent" à Toulouse pour aller à l'hôpital, consulter un spécialiste... Souvent, ces ruraux "montent" à la ville moins de 10 fois dans l'année. [...] il serait judicieux de ne verbaliser qu'au-delà d'un certain nombre de passages dans la ZFE »
- « J'assiste aussi à Ernest Wallon aux matchs de rugby. Comment vais-je faire ? »

2. Généraliser les contrôles automatiques à l'entrée de la ZFEm (9 contributions)

Une dizaine de contributeurs, souvent en faveur du projet, demandent à ce que les contrôles à l'entrée de la ZFEm soient généralisés et automatisés. Ils arguent que c'est uniquement *via* un contrôle automatisé et une verbalisation systématique que la ZFEm pourra avoir des effets notables sur la qualité de l'air. Ils proposent que soient mis en place à la fois des contrôles automatisés à l'entrée de la ZFEm et des contrôles aléatoires dans l'enceinte de la ZFEm.

Quelques citations :

- « Plus de contrôles automatiques aussi, car sinon cela ne sert à rien. »
- « La mise en place de contrôles automatiques à son entrée est nécessaire. »
- « Sans un contrôle automatisé et une verbalisation automatique et systématique, cette ZFE n'aura probablement aucun effet. »

3. Le coût de la mise en place des contrôles et de la verbalisation (4 contributions)

Certains participants dénoncent le contrôle et la verbalisation automatiques, dont la mise en place est onéreuse pour le contribuable mais constitue une source de recette financière non négligeable pour la collectivité.

Quelques citations :

- « Comment ne pas s'insurger par le système de flicage automatisé qui va pister les véhicules circulant dans cette zone ; coûteux lors de l'installation, mais qui devrait devenir rapidement une grosse vache à lait au détriment d'une immensité d'usagers comme moi. »
- « Les moyens seront évidemment mis pour fliquer, rien ailleurs. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- En cas de non-respect des restrictions de circulation imposées par une Zone à faibles émissions, le conducteur du véhicule en infraction (véhicule léger ou 2-roues motorisé) risque une amende forfaitaire de 68 euros. Cette amende sera aussi valable en cas d'absence de vignette Crit'Air sur le véhicule, ou si la vignette Crit'Air ne correspond pas à la catégorie Crit'Air du véhicule. Pour les conducteurs de poids lourds, cars et bus, son montant est fixé à 135 euros.

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Généraliser les contrôles automatiques à l'entrée de la ZFEm.
- Autoriser un forfait kilomètre ou jours d'entrée dans la ZFEm aux véhicules particuliers pour permettre la tenue des soins médicaux, etc..
- Créer un système permettant aux touristes de décharger leurs voitures / récupérer un passager âgé... au sein de la ZFEm avant de sortir se garer hors de la ZFEm.
- Créer un forfait de jours autorisés dans la ZFEm avant de verbaliser, notamment pour les résidents à l'intérieur de la ZFEm.
- Intégrer un système de vérification aux différents points d'entrée dans la ZFEm, et des contrôles aléatoires à l'intérieur.
- Mettre en place une période à blanc, une fois la signalétique ZFEm installée.

INFORMATION ET COMMUNICATION (12 contributions)

Grands enseignements

Des contributions essentiellement ciblées autour du porter à connaissance de la démarche :

1. Une mise en place qui devra faire l'objet d'une publicité importante dans les médias du quotidien (12 contributions).

1. Une mise en place qui devra faire l'objet d'une publicité importante dans les médias du quotidien (12 contributions)

Pour plusieurs participants, la mise en place de la démarche a manqué de communication et de publicité. Ils considèrent qu'aujourd'hui, en raison de ce manque d'anticipation, trop peu d'utilisateurs sont au courant des restrictions qui vont être mises en place. Pour eux, une campagne de communication d'annonces et d'explications de la démarche est nécessaire, en amont de la mise en place de la ZFEm, en particulier en presse et en TV (6 contributions) avec une nécessité de renforcer la publicité / l'information sur les primes (3 contributions).

Quelques citations :

- « La communication a cruellement manqué d'anticipation. »
- « Il y a actuellement des personnes qui sont en train de prendre des décisions d'achat de véhicules sans avoir entendu parler du projet. [...] »
- « L'information concernant la ZFE n'a pas été diffusée largement sur les ondes, à la TV etc. »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DU CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONNELS DE L'AUTOMOBILE

Plus de 1 500 entreprises des services de l'automobile et de la mobilité sont implantées sur le territoire de la ville de Toulouse. Le Conseil mentionne que le dispositif reste trop peu connu et qu'il est nécessaire de communiquer davantage sur le dispositif pour le faire connaître de la population et des professionnels et de prévoir des dispositifs d'accompagnement idoines. Il juge que les dérogations accordées aux professionnels et voitures de collection « vont dans le bon sens » et demande que soit prise « en compte la situation particulière de ces professionnels ayant une activité commerciale et qui interviennent sur des véhicules anciens ne disposant pas de la carte grise collection ». Concernant les mesures d'accompagnement, le CNPA demande que les professionnels « bénéficient d'un plan de soutien spécifique » pour accélérer la transition du parc automobile et l'implantation de bornes électriques sur le territoire.

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Une large campagne de sensibilisation et de communication a été mise en place par Toulouse Métropole en 2020 > décrire le dispositif

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Communiquer rapidement si une interdiction des véhicules Crit'Air 2 est prévue.
- Distribuer un prospectus explicatif clair et dédié du projet dans toutes les boîtes aux lettres de la Métropole.

AMÉNAGEMENT DU DISPOSITIF – PÉRIMÈTRE, TEMPORALITÉ, PROGRESSIVITÉ, VÉHICULES CONCERNÉS (93 contributions)

Grands enseignements – Périmètre (52 contributions)

La question du périmètre de la ZFEm est peu remise en question :

1. Intégrer ou non les rocade à la ZFEm, des avis divergents (30 contributions).
2. Exclure les parkings relais de la ZFEm (22 contributions).
3. Limiter la ZFEm à un périmètre Toulouse centre ou Toulouse intramuros (19 contributions).
4. Exclure des limites de la ZFEm les lieux de soins (17 contributions).

1. Intégrer ou non les rocade à la ZFEm, des avis divergents (30 contributions)

La question de l'intégration ou non des rocade au périmètre de la ZFEm ne semble pas toujours avoir été très bien comprise des participants, qui s'interrogent à ce sujet. Les avis et propositions semblent diverger. Plusieurs contributeurs demandent que les rocade soient intégrées à la ZFEm, car elles sont une importante source de pollution. D'autres contributeurs souhaitent que les rocade soient complètement exclues du périmètre de la ZFEm, car elles constituent des voies de contournement. Le sujet de la limitation du périmètre à la rocade ouest (effets sur le boulevard Eisenhower et Saint-Simon) ou même d'exclusion de la rocade ouest des limites de la ZFEm est souvent soulevé (24 contributions), les contributeurs se questionnant sur le report de trafic et de pollution sur les zones à proximité.

Quelques citations :

- « La rocade ouest étant concernée par la ZFE, la rocade sera d'autant plus saturée... elle est déjà bien fréquentée. »
- « La mesure exclut les rocade qui sont le générateur de la majorité de la pollution. »
- « Je demande donc à ce que le périphérique reste la seule limite envisageable de la ZFE. »
- « Il faudrait maintenir la traversée Nord Sud-Ouest de la ville par la rocade ouest. »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DE DEFENSE DU QUARTIER DE LARDENNE (ADQL)

L'ADQL, approuve le principe du projet afin de diminuer la pollution. En revanche, elle émet des réserves sur le périmètre de la zone ZFEm et la méthode utilisée et s'étonne que le centre-ville soit considéré comme une « zone à protéger » alors que certaines autres n'en font pas partie (Ranguel – Saouzelong...). Elle demande également à exclure la zone située entre la rocade Arc-en-Ciel et le périphérique, entre les Sept-Deniers et Empalot, en attendant la réalisation du prolongement de la rocade Arc-en-Ciel jusqu'à l'échangeur de l'A64. Enfin, elle regrette que la ZFEm se mette en place alors que « les transports de substitution à la voiture ne sont pas encore en place » et propose de mettre en place, au plus tôt, le RER toulousain.

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DU COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMEE

Le collectif déplore que le projet ne prenne pas assez en compte la transition énergétique et écologique et que plusieurs projets routiers envisagés en parallèle de la ZFEm (BUCSM, BUO, jonction Est, D902...). Il demande que les restrictions de circulation ne génèrent pas un report de trafic et de pollution vers la périphérie et de ne plus envisager de projets de nouvelles routes pour automobiles dans la Métropole ou une extension de la ZFEm sur toute la Métropole. Le collectif souhaite que cela puisse permettre de réorienter les financements des infrastructures vers les transports en commun et les modes doux et que soient revues les mesures d'accompagnement.

2. Exclure les parkings relais de la ZFEm (22 contributions)

Le sujet de l'intégration à la ZFEm des terminus de métro A et B et de leurs parkings relais (notamment Basso Cambo, Argoulets, Borderouge) a été de nombreuses fois questionné. En effet, plusieurs participants jugent que ces terminus devraient se situer hors de la ZFEm afin de favoriser le report modal et d'ainsi faciliter l'utilisation des transports en commun pour les habitants résidant dans la première couronne. Ils proposent que les voies d'accès à ces pôles d'échanges soient complètement exclues du périmètre de la ZFEm.

Quelques citations :

- « Pour le volet mobilité, les terminus des lignes de métro n'ont rien à faire dans la ZFE, l'idée est justement que les habitants des autres communes viennent en voiture jusqu'aux parkings des terminus et continuent en transports en commun. Comment le faire s'ils n'ont pas accès au métro ? »
- « Si la ZFE ne permet pas d'y accéder, quel est l'intérêt de favoriser les transports en commun ? »
- « Je vois que les parkings des terminaux ligne métro BASSO CAMBO, BORDEROUGE, et un des parkings GRAMONT, celui des ARGOULETS, sont intérieur rocade donc en ZFEm. Comment prendre ce transport en commun quand on arrive avec sa voiture des zones extra ZFEm ? »

3. Limiter la ZFEm à un périmètre Toulouse centre ou Toulouse intramuros (19 contributions)

Plusieurs contributeurs souhaitent que le périmètre de la ZFEm soit limité au centre-ville de Toulouse, voire à Toulouse intramuros, zone de forte densité de population, où le réseau de transports en commun est performant, ainsi que les infrastructures de modes doux. Selon ces participants, cela permettrait de concilier effets sur la qualité de l'air et limitation des impacts sur la population. Cela offre également une possibilité d'interdiction stricte dans cette zone.

La question d'un périmètre progressif (d'abord centre-ville, puis élargi) a été relativement peu abordée (6 contributions).

Quelques citations :

- « Alléger le périmètre de cette ZFE au seul centre-ville et zones à forte densité de population. »
- « Réduisez la ZFE à l'hypercentre afin d'impacter au moins les habitants et les sociétés travaillant dans la ZFE initiale. »
- « Je propose pour ça que l'interdiction soit stricte dans le "vrai" hypercentre ou il y a beaucoup de piétons et de cyclistes. »

- « Je ne suis pas contre la zfe, mais il faut la restreindre uniquement au centre-ville où les transports alternatifs sont plus nombreux. »

ZOOM SUR LA CONTRIBUTION DU GROUPE METROPOLE ÉCOLOGISTE ET CITOYENNE POUR DES TERRITOIRES SOLIDAIRES (MECTS)

Le groupe juge la mise en place de la ZFEm « importante » dans la lutte pour une meilleure qualité de l'air. Elle regrette cependant le « retard et manque d'ambition » de cette ZFEm et demande un « périmètre de la ZFE plus ambitieux pour être plus efficace » et d'« élargir le périmètre de la ZFE [...] à différentes échéances temporelles 2025-2030-2050, afin de couvrir, in fine, la plupart des communes de Toulouse Métropole ». Elle demande également que la ZFEm accompagne la sortie du diesel en 2026 et de sortie du fossile en 2030.

Concernant les mesures d'accompagnement, le groupe demande une révision du plan Mobilités et le développement des aides (prise en charge de l'abonnement aux transports en commun, de l'abonnement vélo, de l'autopartage). Il propose également de réaliser un schéma d'implantation d'espaces multimodaux (parkings, services vélo, covoiturage, arrêts de bus) le long des lignes de bus structurantes de l'aire d'influence de Tisséo pour mieux mailler le territoire.

4. Exclure des limites de la ZFEm les lieux de soins (17 contributions)

Plusieurs contributeurs regrettent que les lieux de soins et hôpitaux (Rangueil, Purpan, Oncopole...), se situent à l'intérieur de la ZFEm. Ils arguent que cela va créer des inégalités et que l'accès au soin pour tous n'est alors plus assuré. Se pose également la question de l'accès aux urgences médicales et l'accompagnement des personnes malades et/ou âgées. Dès lors, ils demandent que ces lieux de soins se situent en dehors des limites de la ZFEm.

Quelques citations :

- « Comment le tracé de la ZFE peut inclure (l)'Hôpital Purpan, établissement public de soins. Il n'y aurait pas une entrave au droit d'accès aux soins égal pour tous (Articles L1110-1 et L1110-3 Du Code la Santé Publique) par un service public ? Sans parler de la liberté de circulation (Article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme) ni celle du principe de non-discrimination eu égard à l'état de santé et à la situation économique (Article 225-1 du Code Pénal). »
- « [...] Et que dire des personnes âgées, isolées, seules ou lorsque nous aurons besoin d'accéder à un service d'urgence, un hôpital, un cabinet médical ou simplement faire des courses quand TOUT se retrouvera en pleine zone ou qu'il faudra traverser. [...] »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Réponse accès parkings relais
- Réponse accès soins
- XXX
- XXX

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Choisir, *a minima* dans un premier temps, un périmètre moins large, uniquement réduit au périmètre centre, pour instaurer la ZFEm et mettre en place un périmètre progressif.
- Inclure le quartier de Rangueil pour protéger les patients de l'Oncopole et de l'hôpital.

- Rendre St Cyprien et Purpan accessibles pour les consultations médicales et le Mirail et Basso Cambo pour les étudiants et travailleurs.
- Laisser accessibles les hôpitaux et centres de soins aux véhicules particuliers, quels que soient leurs critères.
- Limiter le tracé de la ZFEm à la rocade ouest (7 propositions).
- Libérer un accès de Saint-Simon au P+R de Basso-Cambo.
- Inclure Saint-Simon dans la ZFEm.
- Fixer la limite à hauteur du pont enjambant le canal du Midi en direction de l'avenue St-Exupéry (donc en retirant l'avenue St-Exupéry de la zone d'exclusion).
- Alléger le périmètre de la ZFEm au seul centre-ville et les zones à forte densité de population et n'y interdire l'accès que durant les pics de pollution.
- Laisser l'accès à l'avenue d'Atlanta qui regroupe une forte activité commerciale des 2-roues motorisés.
- Créer une vignette de circulation 7/7 pour les habitants de la ZFEm.
- Laisser accessibles les terminus de métro ainsi que les axes conduisant aux parking relais.

Grands enseignements – Temporalité (32 contributions)

La question de la temporalité de la ZFEm a été très largement vue sous le spectre de l'acceptabilité sociale.

1. Moduler les horaires pour une ZFEm acceptable socialement (28 contributions).
2. Mettre en place des limitations en période de pointe ou de pollution plutôt qu'une ZFEm (7 contributions).

1. Moduler les horaires pour une ZFEm acceptable socialement (28 contributions)

La question de la temporalité a été très largement abordée sous le spectre de l'acceptabilité sociale. Plusieurs arguments sont évoqués. Certains contributeurs demandent que la temporalité soit adaptée du soir au matin (19h ou 20h à 7h ou 8h), pour permettre aux résidents de la ZFEm d'effectuer leurs trajets domicile-travail. Cependant, l'essentiel des contributions concerne les week-ends, jours fériés et veilles de vacances. Les contributeurs souhaitent que la ZFEm soit adaptée lors de ces périodes pour permettre aux foyers qui résident dans la ZFEm de pouvoir quitter et regagner la ville (16 contributions). L'exemple parisien est souvent mentionné (6 contributions).

Quelques citations :

- « *Je pense qu'il serait plus raisonnable, comme l'a adopté la région parisienne, malgré des restrictions actuellement parmi les plus sévères de France, de permettre aux véhicules non autorisés de rouler en semaine de 20h00 à 8h00 ainsi que le week-end et les jours fériés.* »
- « *L'idée de permettre le week-end et jours fériés aux véhicules non classés ou avec Crit'air de circuler pourrait donner du temps pour le changement de véhicule. Je pense aux habitants qui en semaine utilisent des modes doux ou des transports en commun et dont le véhicule ne sert que pour le week-end ou les vacances.* »
- « *Si on autorise les déplacements la nuit (moins de transports en commun) et le weekend (beaucoup de trajets extra urbain ou voiture obligatoire pour transporter de lourdes charges), alors on encourage à garder sa voiture longtemps (plus écologique) et on encourage à utiliser les mobilités douces en semaine (moins de circulation, encore moins d'émissions).* »

Mettre en place des limitations en période de pointe ou de pollution plutôt qu'une ZFEm (7 contributions)

Plusieurs propositions proposent de mettre en place les interdictions relatives à la ZFEm uniquement aux horaires de pointe, matin et après-midi – qui semblent être les périodes où les émissions de polluants sont les plus importantes –, ou lors de période de pollution, comme c'est le cas pour la circulation différenciée (7 contributions).

Quelques citations :

- « *Ce qui me semble être le plus critique, ce sont les heures de pointe. »*
- « *Cibler les heures de pointe des déplacements où les émissions de pollution sont maxi. »*
- « *Il me semble qu'un ou deux petits créneaux horaires par semaine serait plus juste pour un delta pollution marginal. »*

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Rien dans dossier de consultation

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Mettre en place une ZFEm uniquement en journée et/ ou adapter les horaires de mise en place de la ZFEm (sur le modèle de la ZFEm parisienne).
- Adapter les horaires de la ZFE les week-ends et veilles de congés.
- Mettre en place un droit de circulation proportionnel à la vignette Crit'Air du véhicule.
- Autoriser un « forfait résident » pour un certain nombre de passages ou un certain nombre de jours par an dans la ZFEm pour les riverains en fonction du Crit'Air, contrôlé par radars.

Grands enseignements – Progressivité (24 contributions)

- Reporter la mise en place de la ZFEm suite à la crise sanitaire récente (10 contributions).
- Limiter le périmètre au centre-ville puis le faire évoluer progressivement (9 contributions).
- Faire coïncider la mise en place de la ZFEm avec la mise en place d'un réseau de transports performant (8 contributions).
- Mettre en place la ZFEm en fonction du renouvellement naturel du parc (6 contributions).

1. Reporter la mise en place de la ZFEm suite à la crise sanitaire récente (10 contributions)

Plusieurs contributeurs souhaitent que la ZFEm puisse être reportée, *a minima* d'un an, en raison de la crise sanitaire récente, qui a déjà fragilisé les foyers les plus précaires ainsi que les professionnels, fortement impactés par la crise de la Covid 19.

Quelques citations :

- « *Cette zone à faibles émissions va tuer beaucoup de petites entreprises qui avaient pourtant survécu à la covid 19. »*
- « *Depuis le début de la crise du covid, la précarité n'a cessé d'augmenter, de plus en plus de chômeurs, de personnes au RSA, pensez-vous que ces personnes qui ont peut-être pu garder leur voiture soient en mesure de la changer ? »*

- « Favorable à ces mesures, il me semble néanmoins opportun de les décaler, au vu des conséquences économiques annoncées, après la crise sanitaire actuelle. »

2. Limiter le périmètre au centre-ville puis le faire évoluer progressivement (9 contributions)

Quelques contributeurs proposent de mettre en place un périmètre progressif d'abord au centre-ville, qui est bien desservi en transports en commun, et qui pourrait ensuite être élargi au fur et à mesure de la complétude du réseau de transports en commun et des études sur la qualité de l'air.

Quelques citations :

- « Pourquoi ne pas commencer par une zone plus acceptable comme l'hyper centre ? »
- « Pourquoi ne pas procéder par étapes successives en termes de zones et ne pas commencer en se limitant à l'extrême centre-ville s'étendant entre la Garonne et le canal du Midi, et ce pendant 3 ou 4 ans ? »
- « Le premier cercle de ZFE aurait dû se concentrer sur l'hypercentre très bien desservi en transports en commun, puis s'élargir au fur et à mesure de la création de nouveaux transports en commun qui manquent cruellement sur la métropole. »

3. Faire coïncider la mise en place de la ZFEm avec la mise en place d'un réseau de transports performant (8 contributions)

Plusieurs contributeurs estiment que le réseau de transport en commun structurant n'est pas suffisamment performant pour permettre le report modal. Ils demandent que la mise en place de la ZFEm soit repoussée pour la faire coïncider avec la mise en place d'un système de transports en commun performant bus, métro, RER et de mobilité douce (8 contributions). La mise en service de la 3^{ème} ligne de métro est citée plusieurs fois.

Quelques citations :

- « Demande d'aménagement des transports avant la mise en place opérationnelle. »
- « La situation n'est pas alarmante à Toulouse et les transports en commun ne sont toujours pas à la hauteur de la ville. Je préconise de repousser cette mesure lorsque la 3^e ligne de métro sera achevée. »
- « La ZFEm pourra être étendue ultérieurement en fonction des allongements de ces lignes TC. »

4. Mettre en place la ZFEm en fonction du renouvellement naturel du parc (6 contributions)

Plusieurs contributeurs demandent que la ZFEm soit mise en place de façon progressive, en considérant les hypothèses de renouvellement du parc. Cela permettrait, pour les usagers, de conserver leurs véhicules en bon état et bien entretenus.

Quelques citations :

- « La Ville de Toulouse décide donc de fixer la durée de vie d'une voiture à 13 ans ! C'est de l'obsolescence non pas programmée par les constructeurs mais décidée par la Ville. »
- « La mise en œuvre est beaucoup trop rapide (3 ans) et ne permet pas au parc automobile de s'adapter. »
- « Les Zones à faibles émissions seront créées naturellement au fur et à mesure que le parc automobile sera renouvelé. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- La ZFEm est un dispositif ayant, entre autres, pour objectif d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules par rapport à une situation tendancielle.

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Commencer à mettre en place une ZFEm stricte sur le périmètre centre-ville avant de la généraliser d'ici 2 ou 3 ans.
- Décaler d'un an la mise en place de la ZFEm pour permettre plus de communication et limiter les impacts de la crise sanitaire Covid 19.
- Étaler les étapes sur une dizaine d'années afin de permettre une transition acceptable, notamment la mise en place d'un réseau de transports structurant et efficace.
- Mettre en place la ZFEm dans le centre-ville entre la Garonne et le canal du Midi pendant 3 ans, étendre à tout le périmètre délimité par la rocade jusqu'en 2030 puis évaluer s'il y a besoin de continuer d'étendre.
- Mettre en place la ZFEm au fur et à mesure du renouvellement du parc.

Grands enseignements – Véhicules concernés (22 contributions)

Peu de contributions relatives aux véhicules concernés par la ZFE :

1. Ne pas inclure les Crit'Air 3 dans les véhicules concernés par la ZFEm (15 contributions).
2. Interdire les voitures thermiques (6 contributions).
3. Exclure les 2-roues motorisées de la ZFEm (4 contributions).

1. Ne pas inclure les Crit'Air 3 dans les véhicules concernés par la ZFEm (15 contributions)

Plusieurs contributeurs estiment que les véhicules Crit'Air 3 ne devraient pas être concernés dès 2024 par la ZFEm. Cette interdiction est jugée « trop stricte » par ces participants et devraient *a minima* intervenir dans un second temps, après de nouvelles études sur la qualité de l'air (15 contributions). Ils proposent que ces véhicules puissent bénéficier, après 2024, d'un forfait kilométrique autorisé à l'intérieur de la ZFEm car ils sont peu polluants.

Quelques citations :

- « Je ne comprendrais pas pourquoi ma Peugeot 106 essence sortie d'usine en 2003 (CRIT'AIR 3) serait interdite de circulation. »
- « Si je comprends bien, les Crit'Air 3 seront bannis en 2024, alors que les moteurs diesel de 2010 (qui seront bannis à horizon 2024) [...] sont exactement les mêmes que ceux encore commercialisés jusqu'en 2016/2017 (eux permis). »

2. Interdire les voitures thermiques en centre-ville (6 contributions)

En complément à la mise en place de la ZFEm et pour accélérer la transition énergétique et écologique, plusieurs participants souhaitent que le centre-ville de Toulouse soit interdit à l'ensemble des véhicules thermiques.

Quelques citations :

- « Je serais donc tenté d'aller plus loin que votre proposition et d'interdire le centre-ville aux véhicules thermiques pendant les heures de pointe. »

- « Interdire la circulation motorisée en centre-ville, planter plus d'arbres et aménager plus de surfaces vertes au centre c'est une nécessité pour survivre dans cette ville. »
- « Pour sauver notre planète, La ZFE est une excellente chose mais, à mon avis, le projet n'est pas assez ambitieux. Les voitures thermiques doivent être proscrites à court terme il faut donc aider les particuliers à modifier leur véhicule pour des voitures plus vertes. »

3. Exclure les 2-roues motorisées de la ZFEm (4 contributions)

Plusieurs utilisateurs de scooters ou motos demandent d'exclure les 2-roues motorisés de la ZFEm. En effet, ils estiment être peu nombreux et qu'ils n'ont que peu d'impact sur la qualité de l'air car ce sont des véhicules légers favorisant la décongestion de la circulation, en comparaison aux voitures.

Quelques citations :

- « Je trouve que la ZFE ne devrait pas concerner les motos qui compte tenu de leur poids inférieur et de leur faible nombre circulant par rapport aux voitures, polluent bien moins. »
- « Tout au moins les motos (2 et 3RM) sont un gage de moins de pollution, moins d'embouteillage, moins de problèmes de stationnement... C'est pourquoi, au pire de la confirmation d'une ZFE telle qu'elle se présage, les motos doivent être exclues de l'ensemble des restrictions de cette ZFE. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- XXX
- XXX
- XXX

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Allonger la durée avant l'interdiction des Crit'Air 3 pour permettre leur renouvellement (2 propositions).
- Repousser à horizon 2026/2028 l'interdiction des Crit'air 3.
- Créer temporairement des forfaits dérogatoires de jours dans la semaine ou d'utilisation de la rocade ouest pour les Crit'Air 3.
- N'appliquer la ZFEm qu'aux véhicules utilitaires et non aux particuliers.
- Exclure les 2-roues des véhicules concernés par la ZFEm.
- Cibler en priorité les poids lourds et les exclure simplement du centre-ville.
- Interdire toute livraison par voiture thermique dans le centre-ville (en dehors des colis de trop grand gabarit).
- Exonérer les véhicules légers Crit'Air 3 possédant un filtre à particules et un pot catalytique et réalisant moins de 2 000 km par an au sein de la ZFEm.

PERTINENCE DU CRIT'AIR (69 contributions)

Grands enseignements

La pertinence du système de classification Crit'Air est souvent remise en cause par les contributeurs :

1. Une non prise en compte de la pollution réelle des véhicules (CO₂, SUV...) (36 contributions).
2. D'autres outils pour discriminer les véhicules polluants (23 contributions).
3. La vignette Crit'Air, un lobby de l'industrie automobile (12 contributions).
4. Prendre en compte le rapport nombre de passagers/pollution dans les véhicules (covoiturage, 2-roues...) (11 contributions).
5. Prendre en compte l'utilisation des carburants alternatifs/propres dans la catégorisation Crit'Air (7 contributions).

1. Une non prise en compte de la pollution réelle des véhicules (CO₂, SUV...) (36 contributions)

Le système Crit'Air est largement remis en cause par certains contributeurs, qui jugent qu'il n'est pas révélateur de la pollution réelle d'un véhicule, car il ne prend pas en considération son poids et ses émissions de CO₂ et qu'il est basé uniquement sur la date d'immatriculation du véhicule (26 contributions). De nombreux participants ne comprennent pas pourquoi certains gros véhicules tout-terrain, SUV et véhicules de sport essence, catégorisés Crit'Air 1 ou 2, pourront circuler dans la ZFEm, alors que certains véhicules diesel avec une consommation moindre et plus petits mais plus anciens en seront bannis (15 contributions).

Quelques citations :

- « Comment justifier qu'un utilitaire Crit'Air 5 ne puisse plus rouler alors qu'une voiture de sport essence aura le droit de stationner au Capitole ? »
- « Car le critère est l'année d'immatriculation, totalement arbitraire, et non ce qui sort réellement du pot d'échappement : ubuesque, il n'y a aucune logique ! »
- « Les mesures devraient également défavoriser la circulation de véhicules fortement émissifs en CO₂ (poids élevé, motorisation thermique). Si les gens lâchent leur vieille citadine pour acheter un gros SUV thermique récent, c'est un gâchis sans nom. »

2. D'autres outils pour discriminer les véhicules polluants (23 contributions)

En complément ou en remplacement de la vignette Crit'Air, plusieurs participants proposent de prendre en compte le poids des véhicules et le contrôle technique comme des outils plus précis afin de déterminer la pollution réelle des véhicules. Ils suggèrent de mettre en place un « contrôle technique pollution » qui permettrait de discriminer réellement les véhicules polluants quelle que soit leur classification (23 contributions). Certains contributeurs regrettent que la pollution causée par la destruction/le recyclage des véhicules et celle issue de la création des batteries électriques ne soient pas prises en compte dans l'attribution des vignettes du Crit'Air (18 contributions).

Quelques citations :

- « Une réelle mesure de la pollution de chaque véhicule serait bien plus juste et efficace pour réduire les émissions, par exemple en faisant cette mesure dans le cadre des contrôles techniques. »

- « Les restrictions de circulation ne pourraient-elles pas se faire au regard du taux de pollution REEL des véhicules mesurés par leur Contrôle Technique à travers par exemple une base informatique reliée au numéro d'immatriculation ? »

3. La vignette critère, un lobby de l'industrie automobile (12 contributions)

De nombreuses contributions considèrent le système de classification Crit'Air comme un outil non pas au service de la pollution de l'air, mais comme un outil discriminant « d'obsolescence programmée » au profit des industriels automobiles.

Quelques citations :

- « Ingénieur automobile depuis plus de 10 ans, je peux vous assurer que les classes de Crit'Air n'ont pas pour objet la pollution, mais uniquement la vente forcée de nouveaux véhicules. »
- « Le système basé sur la vignette Crit'Air va accélérer le renouvellement des véhicules automobiles. L'industrie automobile en est très satisfaite. »
- « C'est le lobby automobile qui pousse la vignette. »

4. Prendre en compte le rapport nombre de passagers/ pollution dans les véhicules (covoiturage, 2-roues...) (11 contributions)

Plusieurs contributeurs souhaiteraient que puisse être pris en compte pour tous les véhicules le rapport nombre de passagers/pollution, pour les véhicules pratiquant le covoiturage (4 contributions) et pour les 2 roues (9 contributions), afin de réellement encourager de nouvelles pratiques et de réduire l'autosolisme.

Quelques citations :

- « La ZFE n'encourage ni le partage des voitures, ni la sobriété énergétique. La ZFE ne prépare en rien l'avenir mais laisse vivre un modèle toxique d'auto-solo, à tendance SUV. »
- « Ne pas utiliser la vignette Crit'Air qui n'est pas écologique (l'âge et la motorisation sans tenir compte du poids) mais considérer le nombre de passagers du véhicule. »
- « Et que dire des motocyclettes et autres 2-roues motorisés qui, non contents de réduire la circulation routière tout en fluidifiant le trafic, se retrouvent au pilori comme les mastodontes à 4-roues à 99% du temps utilisés par 1 seule personne ! »

5. Prendre en compte l'utilisation des carburants alternatifs/propres dans la catégorisation Crit'Air (7 contributions)

Quelques contributeurs regrettent que la vignette Crit'Air ne prenne pas en compte l'utilisation de carburants dits « alternatifs /propres » et les modifications de moteur engagées, qui permettent de rendre les véhicules plus propres (7 contributions).

Quelques citations :

- « Quand on voit qu'un vieux véhicule passé au GPL pollue autant que le même roulant au E85 et pourtant devient Crit'Air 1 alors que le GPLisé reste exclu ! »
- « La part du parc automobile convertie au biocarburant éthanol E85, avec de plus en plus souvent le soutien financier des Régions, la multiplication des stations-services impliquées, l'homologation des boîtiers de conversion ... démontrent un engouement grandissant pour cette alternative économique et responsable. Mais cette démarche me paraît gravement discréditée par le certificat Crit'Air qui persiste à l'ignorer. »

EN RÉPONSE À CES CONTRIBUTIONS

- Le dispositif de la ZFEm s'appuie sur la réglementation Certificats Qualité de l'Air (CQA) ou vignettes Crit'Air pour déterminer les véhicules autorisés ou non à circuler dans le périmètre

d'une telle zone. Ces vignettes permettent de classer les véhicules en fonction de leur âge et de leur motorisation, les véhicules anciens étant globalement les plus polluants et donc les premiers concernés par des restrictions de circulation.

- Dans le système Crit'Air, la classification d'un véhicule est définie par : la classe du véhicule (motocycles, cyclomoteurs, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocar), la source d'énergie (électrique, essence, diesel, gaz ou hybride) et la norme EURO du véhicule.

PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

- Ajouter un critère de poids à celui de la vignette Crit'Air (4 propositions).
- Faire un contrôle pollution annuel pour les véhicules avec des Crit'Air élevés.
- Mettre un critère de sélection basé sur la consommation de carburant et le rejet de CO₂.
- Créer une vignette E85 pour contrebalancer le Crit'Air.

CONCLUSION

Les contributions issues de cette consultation du public, relèvent davantage de l'opportunité même d'une ZFEm que des modalités de mise en place de celle-ci sur le territoire de la Métropole Toulousaine. Ces contributions reviennent également sur la politique de mesures d'accompagnement mise en place et sur l'information préalable à la mise en œuvre du projet.

Au regard de l'obligation de mise en œuvre de la ZFE et des contributions de cette consultation, Toulouse Métropole **s'engage/ souhaite** :

- Xxx
- Xxx
- Xxx
- Xxx

LES PROCHAINES ETAPES

- Finalisation de l'arrêté : Septembre 2021
- Déploiement progressif de la ZFE : Automne 2021