



Avis sur le projet de Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFEm) de Toulouse Métropole

Collectif Axe vert de La Ramée

pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le sud-ouest toulousain

-#- Objectifs de la ZFEm et principe de mise en place par Toulouse Métropole

Le présent avis sur le projet de mise en place de la ZFEm (zone à faibles émissions de mobilité) par Toulouse Métropole est celui du collectif Axe vert de La Ramée, composé des associations 2 Pieds 2 Roues, Cugnaux en transition, Plaisance pour le climat et Écolomobile.

Les objectifs affichés de la ZFE sur la [page de présentation du dossier](#) sont :

1. accélérer la transition énergétique et écologique ;
2. protéger les habitants de la pollution atmosphérique ;
3. atteindre les objectifs du [Plan Climat Air Énergie Territorial](#) (PCAET).

Pourtant, le dossier de consultation est centré **pratiquement exclusivement sur le 2e objectif**. Certes, celui-ci est important : la pollution de l'air est responsable de quelque 40 000 à 70 000 décès par an en France selon les sources. Dans l'agglomération toulousaine, les seuils réglementaires de concentration de dioxyde d'azote, particules fines et ozone sont régulièrement dépassés.

Selon ATMO Occitanie, association agréée de surveillance de la qualité de l'air, 8000 habitants de la métropole vivent en zone de dépassement du dioxyde d'azote. Les déplacements routiers représentent 80% des émissions de ce dioxyde et 60% des particules en suspension. Le seuil de dépassement en dioxyde est atteint régulièrement près des grands axes.

Il est donc primordial de prendre des mesures pour limiter la pollution, d'où la proposition de Toulouse Métropole de mise en place progressive de cette zone à faibles émissions de 2021 à 2024 pour interdire à terme la circulation de dizaines de milliers de véhicules, soit :

- les poids lourds diesel de plus de 15 ans ;



- les véhicules utilitaires légers de plus de 20 ans ;
- les véhicules particuliers Crit'Air 3, 4 ou 5, soit notamment les diesel d'avant 2011 et les essence d'avant 2006.

-#- Nouveaux projets routiers envisagés en parallèle de la ZFE

En parallèle de la ZFE, Toulouse Métropole envisage plusieurs projets routiers :

- le réseau de contournement inter-autoroutier constitué par les boulevards urbains du canal St-Martory (BUCSM) et le boulevard urbain Ouest (BUO), également dénommé MMSAT (maillages multimodaux du sud-ouest de l'agglomération toulousaine) ;
- le nouvel échangeur de la jonction Est ;
- le prolongement de la D902 (Voie Lactée) par le pont de Saint-Jory jusqu'à l'A62.

Cela dénature au sens propre la philosophie de la mise en place d'une zone à faibles émissions. En effet, ces projets :

- iraient à l'encontre des objectifs de l'accord de Paris de neutralité carbone en 2050 et présenterait un bilan carbone très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules ;
- engendreraient la destruction d'espaces agricoles, de zones humides et boisées bordant des parcs à la biodiversité riche, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de Zéro artificialisation nette (ZAN) des sols pour tout projet urbain ;
- augmenteraient les nuisances pour les riverains ;
- dégraderaient ainsi à coup sûr le cadre de vie ;
- seraient très coûteux pour une utilité contestable.

C'est en **contradiction** avec les trois **objectifs énoncés de la ZFE** : dégradation de la qualité de l'air, augmentation des émissions de gaz à effets de serre dus au transport routier...

La ZFE est imposée par l'État qui essaie tant bien que mal de parer aux pénalités financières imposées par l'Union européenne pour non-respect des normes de pollution atmosphérique (11 millions d'euros + 240 000 € de pénalités journalières après 10 ans de réprimandes sans aucune action entreprise). La mise en place d'une ZFE est nécessaire car la pollution provoque des maladies et de la surmortalité chaque année. La réduction de la pollution doit néanmoins être vue à l'**échelle de la métropole**. Les restrictions de circulation ne doivent pas générer un **report de trafic et de pollution vers la périphérie**.

Notre collectif a mis en place une pétition contre ces nouveaux projets routiers, qui détaille les éléments présentés ci-avant : <http://chng.it/LjjQQwyf>

Afin notamment de respecter également nos engagements en termes de réduction des émissions de CO₂, nous appelons à **ne plus envisager de projets de nouvelles routes pour automobiles dans l'agglomération toulousaine**. Cette position n'est pas punitive ni



utopique. Elle permettrait à l'agglomération toulousaine de donner un accès aux transports en commun et à des pistes cyclables sécurisées à beaucoup plus d'usagers. C'est un effet de levier ; en réorientant les financements des infrastructures, on permet une transition progressive, un report modal basé sur l'incitation et non sur la punition. Celui-ci est sans impact financier majeur, contrairement à un changement de voiture (et à son entretien). Cette approche privilégiant les modes doux sans exclure totalement la voiture est déjà appliquée avec succès dans plusieurs grandes villes en France et à l'étranger (Strasbourg, Lyon, Amsterdam, [Copenhague](#)...).

-#- Avantages de la réduction de la place automobile en ville

La réduction de la place automobile en ville est bénéfique de plusieurs points de vue :

- réduction de la pollution locale et amélioration de la santé publique ;
- réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre ;
- cadre de vie (bruit, ville apaisée, plus d'espace pour d'autres usages, surface végétale, arbres, terrasses, zone piétonnes, etc.) ;
- budget des ménages et impact économique sur le solde commercial (moins de dépendance énergétique).

Seul le premier avantage est exprimé dans le dossier de consultation, et encore, partiellement : la pollution générée par les véhicules Crit'air 0, 1, 2 subsiste quand on remplace des voitures par d'autres voitures. Par exemple, même pour un véhicule électrique et si l'on exclut la pollution engendrée par la construction, il reste la pollution locale engendrée par les particules émises par les freins et les pneus.

On ne trouve pas un mot sur la contribution qui devrait être celle de la ZFE à la **baisse des émissions de CO₂**, qui constitue pourtant également le premier objectif du PCAET. C'est par exemple un point que la [ZFE de Paris met en avant](#).

Le dossier ne mentionne pas l'évolution du trafic automobile (augmentation ou diminution du nombre de véhicules). La ZFE devrait faire partie des politiques qui encouragent le report modal, et l'on doit aller vers la **diminution du trafic routier** sur Toulouse Métropole. Le PCAET a d'ailleurs pour ambition de "limiter globalement le nombre de voitures du territoire".

On pourra regarder cette vidéo explicative au sujet de la place de la voiture : [Le Biais vert - Voiture e\(\\$\)! politique : Comment la voiture a été imposée](#)

-#- Impacts de l'interdiction

L'impact de l'interdiction aura des effets sur trois reports différents :

- remplacement / renouvellement du parc automobile ;
- réduction du nombre de déplacements en automobile (par report modal ou diminution des déplacements) ;
- hausse du trafic de contournement.



Le dossier de consultation actuel évalue pourtant l'impact de la ZFE sur la qualité de l'air par cette méthodologie:

- On recense les véhicules concernés par les interdictions.
- On remplace leurs émissions par des émissions moindres du fait de leur interdiction et remplacement partiel.
- On en déduit l'impact sur la qualité de l'air.

Dans le dossier, on considère (p. 51) qu'il n'y a que 3 choix pour les usagers : remplacer leur véhicule, changer de mode de transport ou frauder. Il n'y a **rien sur les changements de comportement ou d'itinéraire** : les axes constituant la frontière de la ZFE ou à l'extérieur de celle-ci ne voient pas leur trafic augmenter dans ce dossier. Cela constitue un biais méthodologique. On peut citer par exemple la rocade Arc-en-ciel et l'avenue du Général Eisenhower qui recevront une partie du trafic du périphérique Ouest (A620). Ces axes à l'extérieur de la ZFE sont justement les moins bien dotés en transports en commun et infrastructures pour modes doux. C'est **l'ensemble de la métropole** qui pourrait constituer le périmètre de la zone à faible émissions, afin d'éviter ces effets.

En raison des avantages de la réduction de la place de l'automobile expliqués avant, le **report modal**, c'est-à-dire le passage de ce mode de transport à d'autres modes de transport, devrait être bien plus mis en avant qu'il ne l'est aujourd'hui dans le dossier. Des **infrastructures pour les piétons et vélos** manquent cruellement, et les subventions prévues pour le remplacement d'automobiles permettraient d'accélérer leur déploiement, par exemple via le projet de réseau express vélo (REV) sur l'agglomération toulousaine.

De ce point de vue, des propositions comme [celle des Faiseurs de ville](#) de massivement doter la population de vélos électriques doivent être sérieusement étudiées par Toulouse Métropole. Le même type de réflexion doit être menée concernant les transports scolaires sur l'agglomération.

L'exemple de la métropole lyonnaise qui met en avant une politique volontariste de report modal dans son nouveau PDU pourrait aussi être considéré par Toulouse Métropole pour la mise en place de la ZFE et pour un futur PDU. Il s'agit d'une [approche globale fondée sur 8 axes](#) :

- mobilité sans couture ;
- espace public accueillant, facilitant les modes actifs ;
- transports collectifs performants et attractifs ;
- mobilité automobile régulée et raisonnée ;
- suscitation et accompagnement du changement de comportement ;
- garantie de l'accès à la mobilité pour tous ;
- transports de marchandises intégrée ;
- gouvernance et financements adaptés.



Le trafic vélo a notamment été multiplié par 5 dans la métropole de Lyon en l'espace de 15 ans.

On peut se réjouir de l'exclusion de certaines voies du périmètre de la ZFE toulousaine afin de **garantir l'accès sans restriction aux P+R du métro** (Argoulets, Borderouge et Basso Cambo), dans le but d'encourager le report modal des usagers.

L'interdiction des véhicules polluants est basée sur la vignette Crit'Air, qui prend en compte le type de motorisation et l'année de mise en service. Des normes européennes fixent les valeurs limites d'émissions de polluants selon ces mêmes critères.

Cependant, ces plafonds sont fixés au prorata de la distance parcourue, et cette interdiction va **privilégier des véhicules récents qui roulent beaucoup** par rapport à des véhicules plus anciens qui ne seraient utilisés que très occasionnellement. On peut se poser la question de l'équité d'une telle mesure.

Des critères liés aux **émissions de CO₂** et au **poids des véhicules** devraient également être pris en compte : par exemple, un SUV hybride électrique est une aberration (masse de la charge utile transportée vs. énergie consommée) mais sera parfaitement noté selon la classification Crit'Air. Remplacer une petite voiture diesel des années 2000 par un nouveau véhicule hybride lourd qui a une meilleure vignette Crit'air ne permet pas d'avoir une bonne réduction de CO₂. Notons tout de même qu'il y a des normes européennes sur les véhicules neufs qui vont dans le sens d'une réduction des émissions de CO₂, mais ces normes ne prennent en compte que la circulation du véhicule et non son cycle de vie complet.

Ajoutons que le report modal ne sera pas effectif pour le **trafic de transit**, non éligible aux incitations accompagnant la ZFE. Celui-ci devrait donc simplement changer d'itinéraire et déplacer le problème, sans efficacité du dispositif...

Concernant le remplacement et le renouvellement du parc automobile, celui-ci aura un **impact social évident**. Les aides proposées ne s'adressent qu'à une faible partie des foyers. Nous avons ainsi rencontré des ménages non éligibles à ces aides, mais dont les 2 véhicules sont concernés par l'interdiction.

Il est indiqué dans le dossier (p. 58) que la mise en œuvre de la ZFE permettra d'accélérer sensiblement le renouvellement du parc roulant. Cela ne devrait pas être un objectif ou même un effet d'une ZFE en tant que telle : la place de l'automobile doit être revue au passage.

Avec la [Prime Véhicule + Propre de Toulouse Métropole](#), les anciens véhicules sont **destinés à être détruits**. Il devrait être possible de les utiliser dans des régions où la pollution de l'air est loin de dépasser les seuils réglementaires. Tel quel, le projet de ZFE présenté peut être lu comme un **soutien massif à l'industrie automobile**, via l'obsolescence programmée de dizaines de milliers de véhicules. Nous suggérons de simplement conditionner cette prime à l'achat d'un véhicule propre, et non à la destruction de l'ancien (qui doit pouvoir, par exemple, être revendu d'occasion et ne pas circuler dans la ZFE). Cela allégera les impacts sociaux et écologiques négatifs de cette ZFE. Rappelons aussi que l'empreinte environnementale d'un véhicule doit être calculée sur sa durée de vie



complète (construction, entretien, circulation, recyclage, destruction) et non sur sa seule circulation. Notons enfin qu'un vélo, mécanique ou électrique, sera toujours plus propre et efficace qu'un véhicule automobile bien plus lourd. Pourquoi l'aide pour les premiers véhicules serait-elle moins élevée que pour les seconds ?

Concernant les véhicules utilitaires, leur report modal n'est pas explicité. La **livraison urbaine écologique**, notamment par l'utilisation de vélos-cargos, doit être encouragée.

Le dossier de consultation mentionne (p. 83) une période initiale pendant laquelle il n'y aurait pas de sanction. Comment les contrôles seraient-ils ensuite effectués ? Des contrôles par LAPI (Lecture Automatique de Plaque d'Immatriculation) sont-ils envisagés ? Le dossier mentionne 5% de fraude, ce qui impliquerait la verbalisation d'un véhicule sur 20 ; cela paraît très élevé.

-#- Conclusion

Le collectif Axe vert de La Ramée soutient les objectifs vertueux de mise en place d'une ZFE mais appelle à revoir les ambitions du projet toulousain et à prendre en compte l'ensemble des objectifs du PCAET : il faut coupler l'objectif d'**amélioration de la qualité de l'air** avec ceux, aussi présents dans le PCAET, de **réduction des émissions de gaz à effet de serre** et de **diminution du trafic automobile** sur l'ensemble de l'agglomération toulousaine. D'autres grandes villes l'ont déjà mis en place avec succès, c'est donc tout à fait réaliste. Sans cela, la place démesurée de la voiture restera inchangée, et cela représentera beaucoup de temps, d'opportunités et d'argent perdus pour mettre en place des solutions à long terme.

Les modalités d'accompagnement de la ZFE sont également à revoir :

- en **mettant un terme aux projets de nouvelles routes** pour automobiles ;
- en permettant et provoquant un **report modal massif** vers les transports en commun et les modes doux (cf. propositions de l'AUTATE, Rallumons l'Étoile et 2 Pieds 2 Roues) ;
- en **apaisant les routes existantes (30 km/h en ville, 70 km/h sur la rocade)** ;
- en **limitant l'impact social de la ZFE**.

Rappelons pour finir que le Conseil d'État a très récemment (début juillet 2021) ordonné au gouvernement français de prendre de nouvelles mesures plus impactantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation significative de la place des modes doux par rapport à la voiture fait partie des priorités données par le Conseil d'État, en cohérence totale avec les propositions du collectif Axe Vert de la Ramée.



À propos du collectif Axe vert de La Ramée, pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le sud-ouest toulousain :

Le collectif Axe vert de La Ramée est constitué des associations 2 Pieds 2 Roues, Cugnaux en transition, Plaisance pour le climat, Écolomobile et de citoyens.

La position de ce collectif est la suivante : nous sommes face à un impératif environnemental. La solution première et la plus évidente est de ne plus engager de ressources et de financements vers de nouveaux projets principalement routiers. C'est une condition évidente pour enclencher le processus de transition énergétique et écologique.

Ce collectif a lancé une [pétition](#) demandant l'abandon du projet de contournement routier dans le sud-ouest toulousain envisagé par Toulouse Métropole constitué par le Boulevard urbain du canal St-Martory (BUCSM) et le Boulevard urbain Ouest (BUO).

Ce projet de réseau routier :

- dénaturerait au sens propre la philosophie de la mise en place d'une Zone à faibles émissions (ZFE) qu'il soutient ;
- irait à l'encontre des objectifs de l'accord de Paris de neutralité carbone en 2050 et présenterait un bilan carbone très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules ;
- engendrerait la destruction d'espaces agricoles, de zones humides et boisées bordant des parcs à la biodiversité riche, ce qui serait incohérent avec l'objectif national de Zéro artificialisation nette (ZAN) des sols pour tout projet urbain ;
- augmenterait les nuisances pour les riverains ;
- dégraderait ainsi à coup sûr le cadre de vie ;
- serait très coûteux pour une utilité contestable.



Collectif "Axe vert de La Ramée"

Pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le Sud-Ouest toulousain.

AxeVertRamee@protonmail.com

Pétition : <http://chnq.it/LjjQQwyf>

[Twitter](#) | [Mastodon](#) | [Facebook](#) | [Instagram](#) | [WeGreen](#)