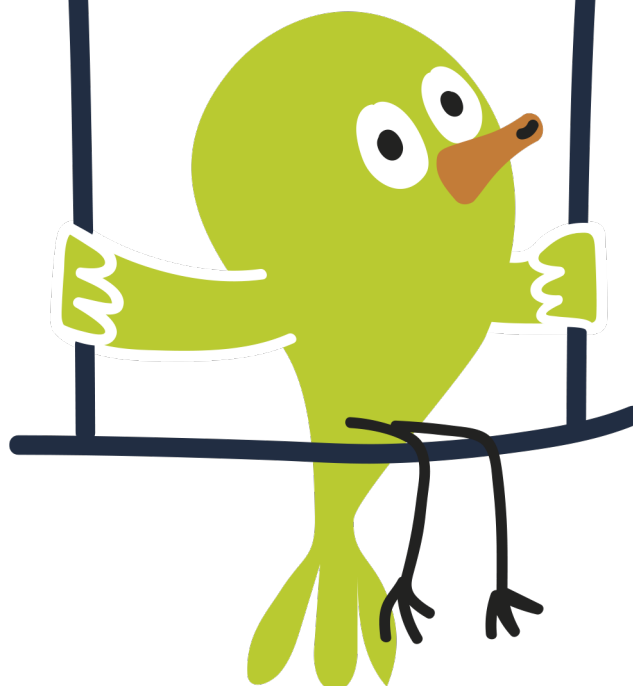


Qualité de l'air  
On s'exprime !



**BILAN DE LA CONCERTATION VOLONTAIRE**  
**« Qualité de l'air, on s'exprime »**  
**Du 21 mars au 10 juillet 2019**

**PLAN CLIMAT**  
TOULOUSE MÉTROPOLE  
*En actions !*

toulouse  
métropole

**en grand !**

# Table des matières

|                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Avant-propos.....</b>                                                           | <b>3</b>  |
| <b>1. Les modalités de concertation.....</b>                                       | <b>4</b>  |
| 1.1. La qualité de l'air, un enjeu prépondérant pour Toulouse Métropole            | 4         |
| 1.2. Un dispositif de concertation ambitieux et volontaire                         | 6         |
| 1.3. Assurer la prise de conscience des enjeux liés à la qualité de l'air          | 8         |
| 1.4. La communication autour de la concertation                                    | 14        |
| <b>2. Les enseignements de la concertation.....</b>                                | <b>17</b> |
| 2.1. Une concertation bien accueillie                                              | 17        |
| 2.2. Une sensibilisation aux enjeux de la qualité de l'air                         | 18        |
| 2.3. Un consensus autour de la nécessité de réduire la place de la voiture         | 23        |
| 2.4. La Zone à Faible Émission : une bonne acceptabilité de la démarche            | 26        |
| 2.5. Des attentes, mais surtout des questionnements sur les modalités              | 28        |
| 2.6. Une forte demande d'aménagement des transports en amont                       | 37        |
| 2.7. Des mesures d'accompagnement à développer                                     | 40        |
| 2.8. Des modalités pratiques en cours de définition                                | 44        |
| <b>3. Les suites de la concertation.....</b>                                       | <b>47</b> |
| <b>Annexes.....</b>                                                                | <b>48</b> |
| Plaquette de sensibilisation à la qualité de l'air diffusée durant la concertation | 49        |
| Questionnaire administré lors des débats nacelles                                  | 55        |
| Liste des acteurs rencontrés lors des réunions bilatérales                         | 59        |
| Liste des commissions de quartiers informées durant la concertation                | 60        |
| Liste des structures participantes au groupe de réflexion                          | 61        |
| Résultats des modélisations par hypothèses de travail                              | 62        |

## Avant-propos

Suite à la concertation volontaire « Qualité de l'air, on s'exprime ! » qui s'est déroulée du 21 mars au 10 juillet 2019, Toulouse Métropole souhaite informer les participants de la manière dont leurs contributions ont été prises en compte.

L'ensemble des contributions recueillies à l'occasion de cette phase d'information et participation est compilé dans ce bilan. Il permettra de restituer les échanges au bureau d'étude, aux élus du territoire, aux associations et au grand public qui s'intéressent aux enjeux liés à la qualité de l'air et aux actions engagées par la collectivité.

# 1. Les modalités de concertation

## 1.1. La qualité de l'air, un enjeu prépondérant pour Toulouse Métropole

### 1.1.1. Un enjeu sanitaire et réglementaire majeur

La pollution atmosphérique est la **2<sup>ème</sup> cause de mortalité en France** (avant l'alcool et après le tabac). Elle est responsable chaque année de 67 000 décès prématurés. Le coût des conséquences de cette pollution est estimé entre 70 et 100 milliards d'euros, selon un rapport du Sénat de 2015.

La France, comme d'autres pays européens, est ciblée par la Commission Européenne dans une procédure de **contentieux portant sur des dépassements de valeurs limites pour la protection de la santé** (particules fines PM10 et dioxyde d'azote) dans plusieurs zones et agglomérations.

**L'agglomération toulousaine est concernée car elle fait l'objet de façon récurrente de dépassements des valeurs limites annuelles** de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), à proximité des infrastructures routières.

D'autres polluants comme les particules fines (PM10) et l'ozone (O<sub>3</sub>) sont également recensés, mais ne dépassent pas les valeurs limites. L'ensemble des secteurs d'activités, transports, industries, agriculture, ainsi que le résidentiel contribuent à ces pollutions.

Selon Atmo Occitanie, de l'ordre de **8 000 habitants sont exposés à des niveaux de pollution de dioxyde d'azote supérieurs aux limites européennes** sur la métropole toulousaine (40 µg/m<sup>3</sup> sur 1 an), notamment à proximité des grands axes routiers.

### 1.1.2. L'engagement de Toulouse Métropole

Soucieuse de la santé de ses habitants et de leur environnement, Toulouse Métropole a toujours accordé beaucoup d'attention aux questions relatives à la qualité de l'air.

En partenariat avec les services de l'État, elle participe déjà à de nombreuses actions dans le domaine des transports et de la mobilité, de l'habitat et de l'aménagement du territoire :

- **Plan de Protection de l'Atmosphère** (ou PPA) approuvé le 24 mars 2016 ;
- Dispositif préfectoral de **gestion des épisodes de pollution** instaurant notamment des réductions de vitesse et la possibilité de restriction de circulation intra-périphérique sur la base des vignettes Crit'air. Ce dispositif a été instauré par arrêté préfectoral du 26 octobre 2017 ;
- **Feuille de route ministérielle « Qualité de l'Air »** finalisée en mars 2018 qui consolide, au travers de 12 fiches action, les actions relatives à la qualité de l'air dans les territoires concernés par des dépassements :
  - Soutien aux mobilités actives et aux mobilités à faibles émissions,



- Adoption d'un **Projet Mobilités ambitieux** en matière de développement de l'offre de transport en commun performant et de promotion du vélo,
- Mutation du parc de véhicules de la collectivité vers des véhicules à faibles émissions,
- Réalisation d'une **étude de préfiguration d'une Zone à Circulation Restreinte** engagée en mai 2018.

### 1.1.3. Vers la mise en place d'une Zone à Faible Émission

En complément de ces actions, Toulouse Métropole a souhaité se doter d'un **Programme d'Actions Qualité de l'Air volontariste** et aller au-delà des douze premières actions versées à la feuille de route ministérielle du 15 mars 2018 pour amplifier son programme d'actions « Qualité de l'air » soit par des actions nouvelles, soit par des améliorations et le renforcement d'actions existantes. Ce programme constitue le volet Air du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) et compte 23 actions.

L'analyse de la qualité de l'air sur l'agglomération toulousaine fait apparaître que le secteur des transports routiers est responsable de plus de **82% des émissions de NO2 et de 58% des émissions de particules fines PM10**. Il constitue donc un **déterminant majeur des inégalités** d'exposition à la pollution atmosphérique.

Dans le cadre de l'**appel à projets « Ville Respirable en 5 ans »**, Toulouse Métropole a lancé courant 2018, en partenariat avec Atmo-Occitanie, l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse (AUAT) et Tisséo Collectivités, une **étude de préfiguration pour évaluer la faisabilité d'une Zone à Faible Émission (ZFE)** sur son territoire.

Toulouse Métropole s'est engagée, à l'instar de 15 autres grandes collectivités en France, à **déployer une Zone à Faible Émission**, en partenariat avec l'État et l'ADEME (délibération du 4 octobre 2018). Dans le cadre de ce partenariat, l'État s'engage à apporter son soutien aux territoires souhaitant déployer une Zone à Faible Émission.

### 1.1.4. Une étude préalable à la mise en place d'une Zone à Faible Émission

L'étude relative à la définition de la Zone à Faible Émission **a été confiée à la société Egis**.

Cette étude, qui a débuté en mai 2018, est encore en cours. Elle doit permettre de proposer une Zone à Faible Émission (périmètre géographique, périodes d'application et parc de véhicules concernés) **la plus satisfaisante possible** au regard de critères techniques, environnementaux, mais également économiques.

En parallèle de cette étude et afin d'enrichir le projet, Toulouse Métropole a souhaité mettre en place un **dispositif de concertation volontaire à destination** de l'ensemble des acteurs du territoire: élus, usagers, associations, milieux économiques, milieux associatifs...

Les données relatives à l'étude de la Zone à Faible Émission ont été présentées durant la seconde phase de concertation : données d'entrée ayant permis de mettre en place les modélisations, critères ayant servi à l'analyse multicritères, scénarios ayant été étudiés.

## 1.2. Un dispositif de concertation ambitieux et volontaire

Le dispositif de concertation proposé par Toulouse Métropole a été pensé pour **répondre à toutes les exigences susceptibles d'être formulées lors d'une concertation réglementaire**, notamment en matière de porter à connaissance pédagogique et de participation active du public par les moyens physiques et numériques les plus adaptés.

### 1.2.1. Une concertation phasée pour favoriser l'appropriation des enjeux

La question de la mise en place d'une Zone à Faible Émission **nécessite une bonne compréhension** des enjeux liés à la qualité de l'air, mais également des questions relatives à la mobilité. Il a donc été choisi de scinder cette concertation volontaire en **deux temps distincts** :

- **Une première phase d'information et de sensibilisation** à la qualité de l'air et de familiarisation avec ce dispositif de la Zone à Faible Émission, du 21 mars au 10 mai 2019. L'objectif de cette première phase était **d'informer largement sur les enjeux de la qualité de l'air**, l'impact des déplacements sur la pollution atmosphérique du territoire et de favoriser la prise de conscience des usagers sur les pratiques vertueuses à mettre en place, à la fois à l'échelle individuelle et collective.
- **Une seconde phase d'échanges** des modalités de mise en place de la Zone à Faible Émission (horaires, dérogations, véhicules concernés...) et des mesures d'accompagnement du 10 mai au 10 juillet 2019.

### 1.2.2. Un dispositif distinct auprès du grand public et des acteurs socio-économiques

L'objectif de cette concertation volontaire est de **sensibiliser et d'informer le plus largement possible sur le territoire mais également de recueillir une expertise d'usage de publics experts, en particulier des professionnels** directement concernés par la mesure.

Compte-tenu de l'hétérogénéité du niveau de connaissance lié à la qualité de l'air et à la Zone à Faible Émission, il a été décidé de mener, lors de la phase 1, une **concertation distincte auprès du grand public et des acteurs économiques**, avec des temps physiques séparés. Les différentes typologies d'acteurs ont **ensuite été regroupées pour la phase 2** lors de la mise en place du groupe de réflexion.

Des rencontres bilatérales et une réunion « experts » ont permis de rencontrer les grands acteurs de la mobilité, de l'environnement, du commerce et de la logistique. Les débats nacelles ont, quant à eux permis de toucher le grand public. Ce dispositif a été couplé à une réunion publique plus large, en soirée, pour toucher l'ensemble des habitants de Toulouse Métropole.

### 1.2.3. Un dispositif physique de proximité couplé à un dispositif digital

**Trois rencontres de proximité** ont eu lieu sur l'espace public grâce à **l'installation de nacelles** en zones de flux. Ces dispositifs d'hyper-proximité, en complément de la réunion publique, ont

notamment permis de se rapprocher d'un public moins averti et d'atteindre un nombre de personnes rencontrées plus important. **Une quinzaine de temps d'information ont également été organisés lors des commissions de quartier** qui se sont déroulées entre mai et juillet 2019 sur le territoire de Toulouse. Elles ont permis d'informer à l'échelle des quartiers et de toucher des relais d'opinion en proximité (associations du quartier concerné).

En complément des dispositifs physiques, Toulouse Métropole a souhaité mettre en place **une plateforme de concertation ouverte à tous** sur son site Internet : [www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr).

Cette plateforme de participation était destinée aux usagers intéressés par le sujet de la qualité de l'air mais ne pouvant être présents lors d'un des temps forts organisés. Elle a aussi permis un **prolongement de la concertation**, en dehors des temps physiques.

#### **1.2.4. Un groupe de réflexion pour enrichir le travail de construction opérationnel de la Zone à Faible Émission en phase 2**

Lors de la seconde phase de concertation, Toulouse Métropole a souhaité **mettre en place un groupe de réflexion**. L'objectif de ce groupe était double :

- **Acculturer au travail de construction de la Zone à Faible Émission** (périmètres à l'étude, méthodologie autour des scénarios en cours) ;
- **Alimenter les réflexions de la Métropole sur les modalités d'application de la Zone à Faible Émission** (horaires, dérogations à envisager, typologies de véhicules concernés au-delà des automobiles, progressivité), les **mesures d'accompagnement** qui pourraient être mises en place en fonction du type de véhicules et les moyens de surveillance et de contrôle.

#### **1.2.5. Le principe de simultanéité des études**

L'objectif de cette concertation volontaire, organisée très en amont de la mise en œuvre du projet, est également de permettre la **simultanéité des études initiées par Toulouse Métropole**. Les études et les contributions sont destinées à se **nourrir mutuellement dans un processus d'élaboration progressive de la démarche**.

Ainsi, pendant la première phase de concertation, les périmètres et les scénarios n'ont pas été présentés, les études étant en cours. En revanche, Toulouse Métropole **s'est engagée à les rendre publics** et à les présenter de façon vulgarisée lors de la seconde phase de concertation. Les études ont été rendues publiques et vulgarisées lors des différentes rencontres du groupe de réflexion et sont disponibles sur le site Internet de Toulouse Métropole : <https://www.toulouse-metropole.fr/missions/developpement-durable/qualite-de-l-air>.

Les contributions de la concertation permettront également de nourrir les études ou d'adapter certains scénarios à l'étude. **Ces éléments seront présentés lors de la concertation réglementaire qui aura lieu courant 2020.**

### 1.3. Assurer la prise de conscience des enjeux liés à la qualité de l'air

La première phase de concertation s'est déroulée entre le 21 mars et le 10 mai 2019 autour d'un dispositif réservé aux acteurs socio-économiques (rencontres bilatérales, réunion publique avec les parties prenantes concernées par la mesure) et d'un dispositif grand public (débat nacelles, réunion publique, information auprès des maires de la Métropole). Ces différents temps complémentaires ont ainsi permis de rencontrer des **publics divers et variés** : le grand public, les associations, les acteurs institutionnels, les acteurs privés et les élus locaux.

La seconde phase de concertation, qui s'est déroulée du 11 mai au 10 juillet s'est davantage concentrée sur un travail technique autour de la mise en place opérationnelle de la Zone à Faible Émission, avec la constitution d'un groupe de réflexion spécifique. Cette seconde phase a également été l'occasion de sensibiliser en proximité sur le territoire toulousain par l'intermédiaire des commissions de quartiers.



#### *Le dispositif de concertation « Qualité de l'air, on s'exprime ! »*

#### 1.3.1. Un dispositif événementiel d'hyper-proximité à destination du grand public

Considérant les enjeux et l'universalité de la thématique de la qualité de l'air, Toulouse Métropole a pris le parti d'aller à la rencontre du grand public en organisant des **rencontres de proximité** au sein de l'espace public couplées à une plateforme de concertation digitale.

##### 1.3.1.1. Les débats nacelles

Trois débats nacelles ont été organisés dans des **lieux stratégiques de l'espace public** :

- le 21 mars 2019, rue Alsace-Lorraine à Toulouse, face au square Charles de Gaulle ;

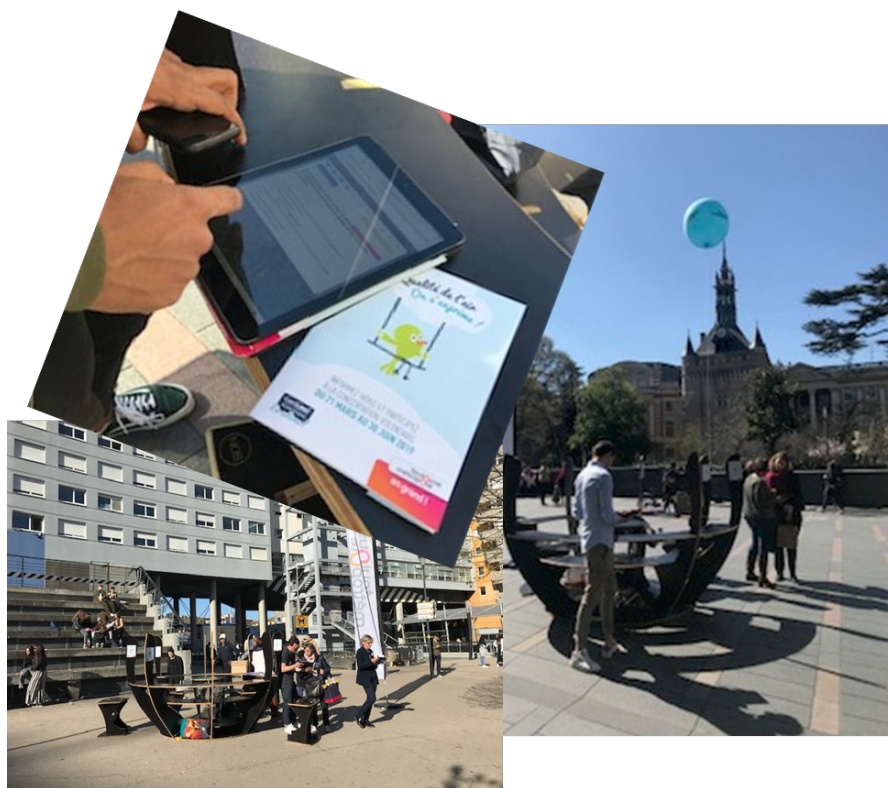
- le 26 mars 2019, sur le parvis de la station de métro des Arènes ;
- le 2 avril 2019, à proximité du parking relais de la station de métro de Basso-Cambo, en direction du centre commercial.

Le choix des lieux d'implantation a été guidé par plusieurs critères : des flux importants et garantissant une certaine mixité des publics, des endroits variés, des horaires différents. Toulouse Métropole a privilégié les lieux de passage : centres commerciaux, station de métro, artères très fréquentées...

Ce dispositif a notamment permis de se rapprocher d'un **public moins averti**, souvent absent des réunions publiques, et peu à l'aise à la prise de parole devant une assistance. Ces positionnements variés ont donc permis d'atteindre un public plus large.

Lors de ces débats nacelles, une plaquette présentant les enjeux liés à la qualité de l'air sur le territoire et le dispositif de concertation a été distribuée. L'objectif était d'avoir **un document pédagogique support à la discussion** (Cf. Annexes).

Le grand public pouvait également participer à un **questionnaire composé d'une dizaine de questions** sur le thème de la qualité de l'air et des pratiques en termes de préservation de la qualité de l'air. Ce dispositif a permis de transposer les participants dans leurs usages et de leur donner des pistes d'amélioration dans leurs pratiques au quotidien.



***Débats nacelles rue Alsace Lorraine et aux Arènes***

Au total, Toulouse Métropole a pu entreprendre, lors de ces débats nacelles, près de **500 conversations** avec les citoyens et recueillir **318 contributions écrites**. Plus de **300 personnes** ont également renseigné le questionnaire à l'occasion des débats nacelles (Cf. Annexe)

### 1.3.1.2. Le forum « Toulouse + Verte »

Les équipes de la Direction Environnement Énergie ont participé au **Forum « Toulouse + Verte »**, organisé par la Mairie de Toulouse du 5 au 7 avril 2019 afin de mobiliser les citoyens, les entreprises et les associations à développer la nature en ville et lutter contre le réchauffement climatique.

Ces journées étaient articulées autour d'expositions, d'ateliers participatifs d'information et d'éducation sur la nature en ville. A cette occasion, un stand de sensibilisation autour de la qualité de l'Air a été installé sur les Allées Jules Guesde et animé par les équipes en charge du programme qualité de l'Air.

### 1.3.1.3. Une réunion publique de sensibilisation, en partenariat avec Atmo Occitanie

**Une réunion publique a été organisée le 7 mai 2019**, Maison de la Citoyenneté Niel, afin de présenter au grand public les enjeux liés à la qualité de l'air sur le territoire métropolitain et initier la discussion sur la Zone à Faible Émission.

Cette **réunion publique, ouverte à tous**, a été annoncée sur le site de Toulouse Métropole. En complément, environ **300 invitations** ont été envoyées aux personnes rencontrées lors des débats naces, aux contributeurs de la plateforme digitale ainsi qu'à une liste de diffusion par le biais du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET).



***Ateliers de travail lors de la réunion avec le grand public le 7 mai 2019***

Cette réunion s'est déroulée en trois temps. Un premier temps de plénière, animé par Toulouse Métropole et Atmo Occitanie, afin de présenter le contexte sur le territoire métropolitain. Un deuxième temps a permis au public de faire part de ses questionnements et observations. Un troisième temps, en format atelier, a permis de faire émerger les bonnes pratiques des participants quant à la qualité de l'air, de premières attentes ainsi que les points de vigilance liés à la mise en place de la Zone à Faible Émission.



#### 1.3.1.4. Une information territoriale lors des commissions de quartier de la ville de Toulouse

**A chacune des commissions de quartier** qui se sont déroulées entre mai et juillet 2019, le projet de Zone à Faible Émission et le dispositif de concertation en cours ont été présentés par Monsieur François Chollet, élu en charge de la qualité de l'air, et les équipes techniques de Toulouse Métropole.

**Un temps d'échanges** a permis de répondre aux premières interrogations à l'échelle de chaque quartier. Les usagers présents ont aussi été invités à participer à la concertation, lors des temps physiques à venir ou *via* la plateforme de concertation numérique.

Ce dispositif a **permis d'assurer 14 réunions, de sensibiliser et de rencontrer plus de 1 000 personnes**, en complément du groupe de réflexion.

#### 1.3.2. Un dispositif spécifique à destination des acteurs socio-économiques concernés par le projet

Toulouse Métropole a souhaité mettre en place un **dispositif spécifique d'écoute et de concertation avec les professionnels et acteurs socio-économiques** directement impactés par le projet : acteurs de la logistique, des transports, de la santé, associations relatives à la mobilité et à l'environnement...

Ce dispositif a pris la forme de plusieurs rencontres bilatérales et d'une réunion d'information-participation spécifique.

##### 1.3.2.1. Les rencontres bilatérales

**Six rencontres bilatérales ont eu lieu entre le 21 mars et le 10 juillet 2019** avec les grands acteurs du territoire dans les domaines concernés par la démarche (transport, logistique, commerce, environnement...).

Chacun des acteurs experts a été rencontré par Monsieur François Chollet, élu en charge de la qualité de l'air, accompagné de l'élu en charge du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Les équipes techniques de Toulouse Métropole étaient également présentes.

L'objectif de ces rencontres était de **présenter les enjeux de la démarche** de Toulouse Métropole sur la qualité de l'air et d'identifier les démarches volontaires en cours pour la préservation de la qualité de l'air pour chacune des grandes typologies de parties prenantes.

Ces rencontres ont également été l'occasion de **présenter les études en cours** relatives à la Zone à Faible Émission et de recueillir les contributions et attentes des acteurs sur la mise en place opérationnelle du dispositif.

### 1.3.2.2. La réunion avec les parties prenantes socio-économiques

Une réunion de concertation s'est déroulée avec les parties prenantes le 23 avril 2019 à la maison de la Citoyenneté des Minimes. Les représentants des parties prenantes socio-économiques potentiellement impactées par le projet étaient invités nominativement à cette réunion.

- Fédérations de transporteurs et de taxis
- Acteurs de la logistique
- Organisations professionnelles du bâtiment, des transports
- Associations de commerçants
- Syndicats professionnels
- Établissements publics en lien avec la santé, l'aménagement, la recherche
- Acteurs des mobilités alternatives et innovantes
- Associations agréées de protection de l'environnement
- Associations en lien avec la santé et le handicap
- Associations en lien avec le cadre de vie et de défense des consommateurs

L'objectif de cette réunion était de **détailler la démarche de Toulouse Métropole** sur la qualité de l'air et de recueillir les attentes et contributions des acteurs qui n'avaient pas été rencontrés lors des réunions bilatérales.

Un premier temps de concertation a permis de **présenter le projet Zone à Faible Émission** et de l'inscrire dans une démarche plus globale de préservation de la qualité de l'air sur le territoire métropolitain.

Un second temps d'échanges a permis de prendre le pouls de l'acceptabilité de la mesure, de faire émerger les bonnes pratiques sectorielles existantes et **d'initier les échanges sur les modalités de mise en place de la Zone à Faible Émission**.

### 1.3.3. Un groupe de réflexion technique sur la Zone à Faible Émission

Lors de la seconde phase de concertation, afin de travailler de manière plus opérationnelle sur la mise en place de la Zone à Faible Émission, Toulouse Métropole a souhaité constituer un **groupe de réflexion composé d'un panel d'une trentaine de personnes**.

Ce groupe de réflexion avait pour objectif **de nourrir les études techniques de la Zone à Faible Émission** et **d'enrichir les réflexions de la Métropole** sur les modalités d'application.

Il a été composé des différents publics rencontrés lors des événements de la première phase de concertation :

- **un panel d'usagers** composé d'habitants du territoire et présentant une diversité de profils (participants à la réunion du 7 mai 2019, sondés lors des débats nacelles, contributeurs de la plateforme digitale...) ;
- **les principaux représentants des organismes**, institutions, associations concernés par le projet et **rencontrés lors des entretiens bilatéraux ou de la réunion avec les parties prenantes** du 23 avril 2019.



Cette composition, **sans chercher une représentativité exhaustive**, a permis de s'assurer que toutes les typologies d'utilisateurs concernées par la démarche puissent travailler sur la question.

Ce groupe de réflexion s'est **réuni à trois reprises entre le 19 juin et le 9 juillet 2019**, afin de travailler sur les données brutes des études. Il a permis de recueillir des contributions relatives à chacun des éléments constitutifs de la Zone à Faible Émission (périmètres, véhicules concernés, temporalité).

Il a aussi permis d'avoir **un retour sur les scénarios en cours d'études** et de travailler sur les mesures d'accompagnement à anticiper en amont de la mise en place de la Zone à Faible Émission. Compte-tenu de la technicité des éléments à intégrer, les travaux de ce **groupe de réflexion ont débuté par une séance de formation et de vulgarisation sur les études techniques** et les données ayant servi à l'élaboration des scénarios. Cette séance a également permis de prendre connaissance de l'avancement des études en cours.

| Date de la rencontre                  | Ordre du jour                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Atelier 1</b><br>Le 19 juin 2019   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Présentation de la genèse du projet</li><li>• Présentation simplifiée de la méthodologie et de l'avancement des études Egis</li></ul>                                                                                                                                                    |
| <b>Atelier 2</b><br>Le 2 juillet 2019 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Benchmark des Zones à Faible Émission existantes en France et en Europe</li><li>• Temps de travail sur les périmètres, les véhicules concernés et la temporalité du projet, à partir des données brutes du territoire</li><li>• Présentation des 4 scénarios en cours d'études</li></ul> |
| <b>Atelier 3</b><br>Le 9 juillet 2019 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Présentation des enseignements de l'atelier 2</li><li>• Point d'actualité législatif</li><li>• Temps de travail sur les modalités pratiques de la Zone à Faible Émission et les mesures d'accompagnement</li></ul>                                                                       |

#### ***Ordre du jour des rencontres du groupe de réflexion***

### **1.3.4. Un dispositif digital ouvert à tous**

En complément des temps physiques, un **dispositif d'expression en ligne** a été ouvert dès le 21 mars sur le site de Toulouse Métropole ([www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr)).



### Plateforme de participation sur le site de Toulouse Métropole

Plusieurs questions ont été ouvertes à participation du grand public :

- En tant que citoyen, qu'est-ce que je peux faire pour préserver la qualité de l'air ?
- Quelles actions Toulouse Métropole pourrait-elle porter ?
- Quelles seraient les actions prioritaires à mettre en place ?

Par souci de transparence et d'équivalence de traitement, **toutes les contributions** recueillies lors des débats nacelles et de la réunion grand public du 7 mai ont été **postées sur la plateforme de concertation**.

### 1.3.5. L'information auprès des Maires de Toulouse Métropole

Une **réunion d'information** s'est tenue avec les Maires des communes adhérentes de Toulouse Métropole ainsi qu'avec les Maires de quartier de Toulouse le 6 mai 2019 à la Métropole.

Elle a permis **de présenter aux élus le dispositif de concertation et les premiers résultats des études de modélisation**.

## 1.4. La communication autour de la concertation

### 1.4.1. Le dispositif d'annonce de la concertation

La concertation a été **annoncée via un communiqué de presse**, diffusé le 19 mars 2019, à l'ensemble des médias locaux annonçant l'ouverture et les modalités de concertation. Il a notamment été relayé par la *Dépêche du Midi*, le *Journal Toulousain* et *Actu Toulouse*.

La concertation a également été **annoncée via le site internet et les réseaux sociaux** de Toulouse Métropole (Facebook et Twitter). Sur le site Internet, une page dédiée à la qualité de l'air a été créée, reprenant toutes les informations et actualités relatives à la concertation.

La concertation a également été mise en avant, en page d'accueil du site Internet, avec redirection vers la plateforme de participation.

Plusieurs publications ont été diffusées annonçant l'ouverture de la concertation, les dates des débats naces sur l'espace public ainsi que le lien de participation vers la plateforme numérique.



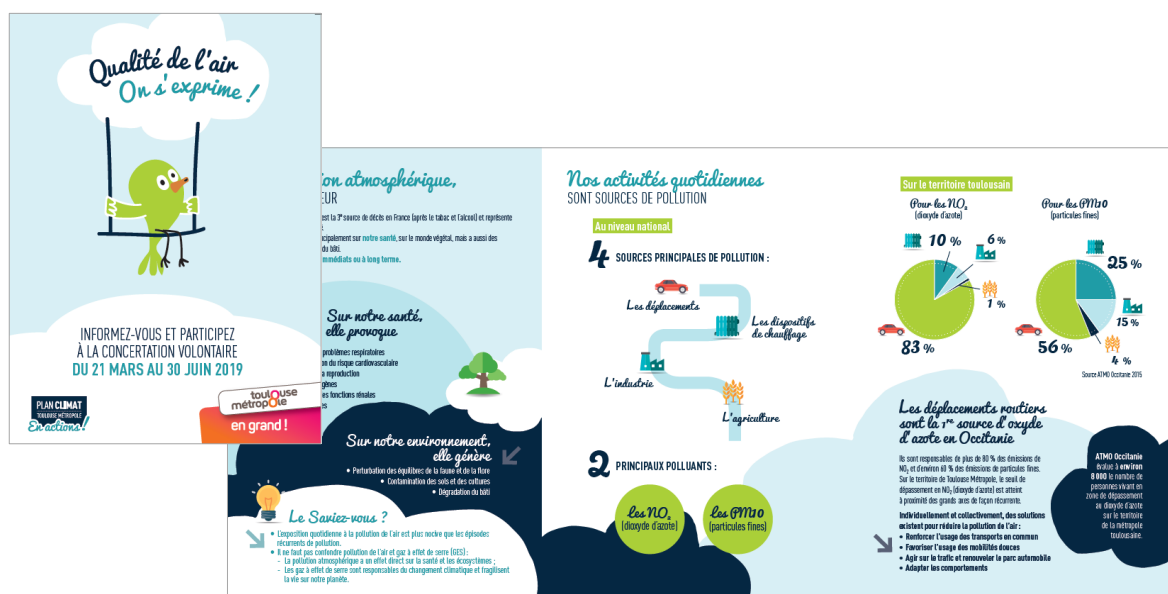
## ***Annonce de la concertation sur le site de Toulouse Métropole et les réseaux sociaux***

### **1.4.2. Une plaquette de sensibilisation dédiée à la concertation**

A destination du grand public, cette plaquette a servi de **support à la sensibilisation** lors des débats naces. Synthétisant le projet, d'un style concis et largement illustrée, cette plaquette a eu un rôle prépondérant pour **faciliter le contact avec les usagers et le grand public**.

Elle présente les enjeux sanitaires et environnementaux liés à la qualité de l'air, les différentes sources de pollution sur le territoire de Toulouse Métropole. Elle fait ensuite un focus sur la question des déplacements et les actions mises en place par Toulouse Métropole afin de préserver la qualité de l'air. Elle renvoie également vers le site de Toulouse Métropole et la plateforme de concertation.

**Cette plaquette a été utilisée lors de l'ensemble des événements**, débats naces et réunions publiques. Elle a été diffusée à **300 exemplaires** et mise en ligne sur le site Internet de la Métropole et sur la plateforme de participation pour bénéficier au plus grand nombre.



Plaquette d'information sur la qualité de l'air éditée à l'occasion de la concertation

## 2. Les enseignements de la concertation

Ce bilan de la concertation vise à **rapporter le plus fidèlement possible les questions posées**, les avis et suggestions exprimés par le public, ainsi que les réponses apportées par Toulouse Métropole.

Cette analyse est fondée sur le **croisement de données quantitatives**, qui fournissent un éclairage notamment sur les thèmes les plus explorés par les participants, **et des éléments qualitatifs**, qui permettent d'entrer dans le détail des attentes exprimées par typologie de public.

### 2.1. Une concertation bien accueillie

La concertation a permis de rencontrer près de 1 600 personnes sur le territoire de la Métropole, et le dispositif mis en place a été globalement bien accueilli.

#### 2.1.1. Bilan quantitatif de la concertation



1 600 personnes rencontrées



1 194 contributions



314 questionnaires sur la qualité de l'air administrés

- 318 issues des débats naces et du forum Toulouse + Verte
- 145 issues de la réunion avec les acteurs socio-économiques
- 133 issues de la réunion avec le grand public
- 207 issues de la plateforme de concertation Toulouse Métropole
- 391 issues du groupe de réflexion



3 000 connections sur les pages dédiées à la concertation sur le site de Toulouse Métropole



9 retombées média en presse régionale



Près de 1 000 plaquettes distribuées

### 2.1.2. Un dispositif de concertation accueilli favorablement

La démarche de concertation volontaire a été très **favorablement accueillie**, que ce soit lors des débats naces, des réunions publiques, des rencontres bilatérales ou des commissions de quartiers. Les participants ont salué la volonté de Toulouse Métropole d'aller à la rencontre des habitants et des acteurs du territoire **volontairement et largement en amont** de la mise en place de la Zone à Faible Émission.

Les publics rencontrés ont également apprécié que les élus et services techniques se soient rendus disponibles pour participer à chacun des temps de rencontres et qu'ils aient pu répondre directement à leurs questions.

La présence des partenaires techniques (Atmo Occitanie, Tisséo Collectivités, Egis) lors de la tenue des réunions publiques et du groupe de réflexion a été accueillie très favorablement, car source d'objectivité et d'expertise selon les retours des présents.

Les riverains ont également apprécié de pouvoir être informés de l'avancement du projet de manière pédagogique et que le dispositif mis en place ait **permis de les toucher dans leur environnement quotidien**.

### 2.1.3. Des attentes sur la publicité des études et le périmètre de la concertation

Cette première phase de sensibilisation a été saluée à plusieurs reprises pour sa **pédagogie et sa vulgarisation**. Plusieurs associations ont toutefois manifesté leur souhait de pouvoir avoir accès :

- À des données brutes : mesures Atmo Occitanie, éléments de circulation, état des études sur la qualité de l'air et la Zone à Faible Émission
- Aux scénarios en cours d'études
- À des éléments de benchmark sur différentes métropoles et aux impacts sur la préservation de la qualité de l'air.

Toulouse Métropole a **pris note des demandes formulées** afin d'en tenir compte dans la conception de la seconde phase de la concertation. Elle s'est également **engagée à présenter la méthodologie** des études lors de la seconde phase de concertation, ainsi que les périmètres et scénarios à l'étude.

Lors de la seconde phase de concertation, les participants ont regretté **de ne pouvoir tester en modélisation un ou plusieurs scénarios complémentaires** issus du groupe de réflexion. Toulouse Métropole a expliqué que la conception de scénario est un travail chronophage et technique, et qu'il n'était pas possible de livrer des données d'une semaine à l'autre.

## 2.2. Une sensibilisation aux enjeux de la qualité de l'air

La première phase de concertation avait pour objectif de sensibiliser les habitants de Toulouse Métropole au sujet de la qualité de l'air en général et plus particulièrement sur la situation du territoire de Toulouse Métropole.

### 2.2.1. Un public peu sensibilisé aux enjeux de la qualité de l'air

Le parti pris de la première phase de concertation était de **sensibiliser globalement à la question de la qualité de l'air, des différents polluants et des sources de pollution.**

La question des impacts était au cœur du dispositif puisqu'il s'agissait de faire comprendre que les nuisances liées à la pollution ont un impact important sur la santé humaine mais peuvent aussi être atténuées avec des solutions faciles à mettre en place, à l'échelle des citoyens.

Le **public rencontré a semblé peu informé** sur la qualité de l'air en général (près de 60% de réponses incorrectes sur le questionnaire ludique animé lors des débats nacelles). De plus, il semble minimiser les impacts de la pollution sur la santé.

Cependant, les **personnes rencontrées sont intéressées** et en demande d'information (41 % des personnes rencontrées ont souhaité être tenues au courant de la date de la réunion de sensibilisation animée en partenariat avec Atmo Occitanie).

### 2.2.2. Des petits gestes au quotidien pour améliorer la qualité de l'air

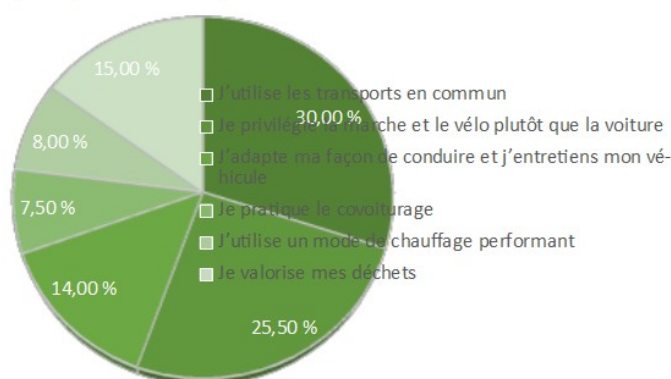
Le dispositif de concertation mis en place par Toulouse Métropole avait également pour objet **d'évaluer les bonnes pratiques** mises spontanément en place à l'échelle individuelle et collective, à la fois par le grand public et par les milieux socio-économiques. C'est pour cette raison qu'un temps de réflexion propre était dédié aux pratiques du quotidien, aussi bien lors des débats nacelles que des réunions avec le grand public et les parties prenantes.

### 2.2.2.1. De multiples pratiques individuelles déclarées

**Les bonnes pratiques individuelles déclarées<sup>1</sup> tournent surtout autour de la mobilité (77%), de la gestion des déchets (15%) et des pratiques de chauffage (8%).**

Au sein des déplacements, certaines bonnes pratiques concernent la limitation des déplacements en voiture et l'utilisation des transports en commun (30%) et des modes doux, vélo et marche (25,5%). 14% des interrogés disent aussi adapter leur façon de conduire et favoriser le covoiturage (8%).

A mon niveau, qu'est-ce que je fais aujourd'hui pour préserver la qualité de l'air ?



#### **Utiliser les transports en commun et pratiquer le vélo ou la marche**

Plus de la moitié des personnes rencontrées lors de la concertation affirment essayer de **limiter l'usage de la voiture au quotidien**.

Elles essayent à la fois **de limiter leurs déplacements en nombre et de mutualiser les déplacements en voiture**, par exemple, en allant faire leurs courses ou en allant chercher leurs enfants en rentrant du travail, sans repasser par leur domicile. Cette pratique semble aller de pair avec des pratiques de **consommation de proximité** pour les usagers concernés : fréquenter les commerces de proximité, favoriser les loisirs de proximité...

Elles essayent également de **favoriser la marche et le vélo** pour les plus petits trajets (commerces, domicile-école). Cette tendance est renforcée pour ce qui concerne les déplacements vers le centre-ville de Toulouse, où les usagers essayent d'utiliser principalement les transports en commun, la marche ou le vélo. Pour les trajets plus importants domicile-travail, c'est davantage le bus ou le train qui sont plébiscités.

Pour les très courtes distances, certains usagers déclarent aussi utiliser trottinettes ou rollers.

#### **Conduire de façon plus durable**

Pour les trajets les plus longs ou les moins accessibles en transports en commun, les automobilistes déclarent essayer de **conduire plus durablement**, en adaptant leur conduite et en étant vigilants à l'impact de leur automobile sur la qualité de l'air.

<sup>1</sup>Résultats du sondage effectué sur les débats nacelles et lors des réunions publiques auprès de 314 répondants, résultats déclaratifs – mars et avril 2019



Parmi les pratiques durables citées : pratiquer et favoriser le **covoiturage**, pour éviter de voyager seul, réduire sa vitesse (en particulier sur la rocade et le centre-ville, identifiés par les conducteurs comme les zones les plus polluées) et **conduire de manière plus « économe »** (en évitant les phases d'accélération et de décélération, en coupant son moteur pendant les stationnements courts, en utilisant le « start and stop » ou en évitant d'utiliser la rocade).

Certaines bonnes pratiques sont aussi liées aux **équipements des voitures** ou à la voiture en tant que telle : certains usagers ont choisi volontairement de limiter la taille de leur voiture et donc sa consommation, de passer à un véhicule électrique ou d'équiper leur véhicule d'un filtre à particules pour éviter au maximum la pollution atmosphérique, voire de rendre leur véhicule.

### *Des pratiques vertueuses relatives au chauffage*

Les questions relatives au chauffage ont été abordées par près de 8% des interrogés dans le sondage mais uniquement dans 2% des contributions spontanées.

Plusieurs participants déclarent avoir **délaissé le chauffage au fioul et au bois** pour des pratiques plus vertueuses, où en avoir déjà fait la demande (auprès de leur propriétaire ou bailleur pour les logements collectifs). Un habitant a aussi déclaré être en cours d'amélioration de son isolation, afin de limiter sa consommation de chauffage et de moins polluer.

Pour l'anecdote, lors de la réunion publique du 7 mai, un des participants a également déclaré limiter ses barbecues au feu de bois dans son foyer dans le but de préserver la qualité de l'air.

### *Des pratiques en croissance liées aux déchets*

Dans le questionnaire mis en place sur les débats naces, 15% des interrogés ont déclaré des pratiques vertueuses en termes de gestion des déchets (valorisation ou compostage).

En revanche, c'est une **thématique qui a été très peu abordée** dans les contributions spontanées (3% des contributions), et davantage en termes d'axe de progression ou comme un enjeu de sensibilisation majeur pour l'avenir.

### *Des idées innovantes pour préserver la qualité de l'air*

Plusieurs participants ont évoqué la possibilité de mettre en place **de grands « aspirateurs » à pollution** sur le territoire de Toulouse Métropole. Deux projets innovants ont été cités : un projet de colonne dépolluante en expérimentation à Paris qui dépollue l'air à l'aide de micro algues. Ils ont aussi évoqué une seconde expérimentation dans le métro parisien où a été installée **une station de purification de l'air** qui capte les particules fines de l'air ambiant pour délivrer un air plus sain.

D'autres participants ont émis l'idée de créer un **réseau de transports via des robots électriques alimentés par panneaux solaires pour permettre les petites livraisons de proximité**. Ces robots autonomes seraient principalement destinés aux petites livraisons du centre-ville.

#### 2.2.2.2. Des pratiques volontaristes considérables de la part des socio-professionnels

##### *Des pratiques spontanées pour réduire leur impact sur la qualité de l'air*

Les parties prenantes, à la fois lors des rencontres bilatérales et de la réunion du 23 mai, ont fait remonter un certain nombre de bonnes pratiques volontaristes, déjà mises en place à l'échelle de leur structure, afin de préserver la qualité de l'air :

- Mise en place d'un **certificat d'utilisation** pour les véhicules de collection, limitation des sorties en cas de pics de pollution et pratique essentiellement en campagne et hors zones urbaines ;
- **Charte de livraison**, promotion des déplacements en véhicules électriques chez les logisticiens et les transporteurs ;
- Prise en compte prépondérante de la question des transports en commun et des mobilités douces **dès la conception pour les aménageurs**, utilisation de matières organiques dans la construction et hausse de la végétalisation ;
- **Sensibilisation et promotion des modes doux**, de la part des associations et des milieux de la Recherche.

##### *Des flottes relativement récentes et bien entretenues*

Les transporteurs et logisticiens ont fait valoir une flotte globalement moins polluante que le grand public car relativement **neuve et régulièrement entretenue**. En effet, leur flotte constitue un outil de travail important, qui de fait, nécessite un entretien régulier.

Des réflexions sont également en cours chez plusieurs transporteurs rencontrés pour un passage au Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL), à l'électrique, hybride ou même au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) ainsi que sur les offres alternatives.

Les livreurs ont également valorisé les **livraisons effectuées à vélo**, notamment sur le territoire de Toulouse intra-muros.

De plus, la Fédération Française des Véhicules d'époque a mentionné que la grande majorité des véhicules de collection roule à l'essence car sont considérés comme véhicules de collection les véhicules de plus de trente ans.

##### *Renforcer les bonnes pratiques existantes*

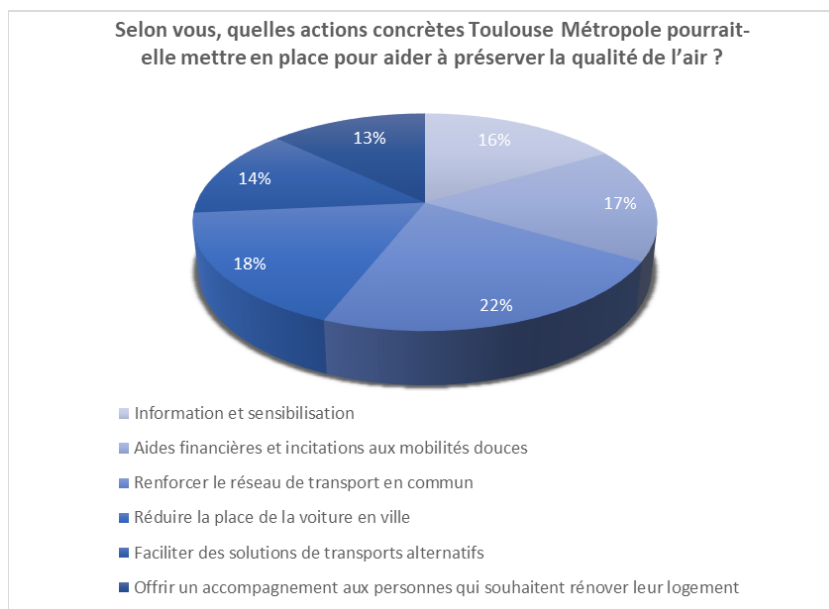
Tous les acteurs économiques rencontrés se sont engagés à **mettre en œuvre les moyens nécessaires pour renforcer les mesures** déjà mises en place et en développer de nouvelles, en créant notamment des synergies entre les différents acteurs et en renforçant la sensibilisation et l'information en interne.

#### 2.2.3. Une forte demande d'accompagnement de Toulouse Métropole

Les participants à la concertation sont prêts à s'investir à titre individuel et collectif dans des pratiques plus vertueuses. Ils mettent cependant en avant le **rôle d'accompagnement et**

**d'exemple que doit jouer la Collectivité.** Ils souhaitent que la qualité de l'air soit une priorité dans la politique de la Métropole.

Cet accompagnement pourrait prendre différentes formes mais **doit être global** selon les sondés, comme en témoigne l'homogénéité des résultats ci-dessous. Les demandes vont en effet de la **sensibilisation à la mise en œuvre opérationnelle** de solutions visant à préserver la qualité de l'air.



#### 2.2.3.1. Une sensibilisation à généraliser

Dans les contributions spontanées, **la sensibilisation est au cœur des actions** que la Métropole doit mettre en place. Elle doit, pour les participants, être globalisée à l'ensemble des usagers du territoire et se traduire par :

- **Une sensibilisation dans les écoles** pour mettre en place de bonnes pratiques dès le plus jeune âge ;
- Une sensibilisation auprès des entreprises du territoire ;
- **Un accès facilité et vulgarisé aux informations** relatives à la qualité de l'air (information simplifiée et systématique sur le territoire, suppression de l'information en cas de pics de pollution, panneaux en temps réels de qualité de l'air avec information relative à la santé...) ;
- La mise en place d'une **panneautique incitative** à l'utilisation des transports en commun (comparaison en temps réels des temps de transports voiture et transports en commun sur les grands axes de la Métropole).

#### 2.2.3.2. Une Métropole qui doit donner l'exemple

Plusieurs participants ont également évoqué le **rôle d'exemple que doit avoir la Métropole** dans ses pratiques : généralisation du tri dans tous les bâtiments métropolitains, renouvellement de la flotte Toulouse Métropole pour des véhicules propres, obligation pour les prestataires de Toulouse

Métropole de respecter un cahier des charges en faveur de la qualité de l'air, mise à disposition de vélos et trottinettes pour les agents...

La question de la flotte des bus de ville a également été soulevée et les participants souhaitent qu'un engagement soit pris par la collectivité et Tisséo Collectivités afin de remplacer les bus de ville diesel par des bus électriques ou hydrogène ou gaz GNV, au fur et mesure des campagnes de renouvellement de véhicules.

### 2.2.3.3. Un rôle de facilitateur pour les citoyens

Pour les participants, Toulouse Métropole doit **jouer un rôle d'accompagnateur et de facilitateur** de leurs pratiques individuelles. Elle doit **faciliter** la mise en place de petits gestes à l'échelle individuelle, notamment en mettant en place les bonnes conditions pour recycler, favoriser le report modal, changer de véhicule ou de chauffage.

Ce rôle de facilitateur peut prendre la forme :

- D'une **mise à disposition d'outils** (bacs de recyclage, composteurs, mise en place d'un réseau de bornes de recyclage de proximité...) ;
- D'une **communication accrue** sur les bons gestes (affichage, médiateurs, accompagnateurs dans les écoles, numéro vert...) ;
- D'un **accompagnement financier** pour les mesures les plus onéreuses (changement de chauffage, de véhicule...).

#### Renforcer la végétalisation sur le territoire de Toulouse Métropole

De très nombreuses contributions spontanées sont relatives à la question de la végétalisation sur le territoire et sur l'accompagnement que pourrait mettre en place la Métropole pour renforcer le nombre d'espaces végétalisés :

- Développement des coulées vertes ;
- Végétalisation des ronds-points ;
- Multiplication des jardins partagés en centre-ville.

Lors des différentes rencontres, Toulouse Métropole a précisé que la végétalisation des espaces n'a qu'un impact limité sur la qualité de l'air et les émissions de pollutions (dioxyde d'azote et particules fines). En revanche, la végétalisation permet d'agir sur la température et sur le réchauffement climatique grâce à la réduction des gaz à effet de serre et le stockage du carbone.

## 2.3. Un consensus autour de la nécessité de réduire la place de la voiture

### 2.3.1. Réduire la place de la voiture : de très nombreuses propositions

La **réduction de la circulation routière est considérée comme une urgence** pour la majorité des participants, et cela à deux titres. Ils font le constat d'une circulation trop dense et trop rapide sur le territoire de Toulouse Métropole, de taux d'occupation de véhicules faibles, qui semblent contribuer à entretenir la pollution atmosphérique.

De nombreuses idées ont émergé dans l'optique de réduire la place de la voiture :

- **Limitation de la circulation dans certaines zones de la ville** : notamment en centre-ville, sur les boulevards périphériques et sur certaines grandes diagonales (Blagnac/Labège, Portet-sur-Garonne/La Roseraie) ;
- Mise en place d'un **péage urbain** aux entrées de ville destiné à réduire le nombre de voiture sur le périphérique et en centre-ville et à favoriser l'utilisation des transports en commun ;
- **Réduire les stationnements** en centre-ville et mettre en place de grands parkings relais ;
- Mise en place d'une **circulation différenciée** ;
- **Piétonisation** de tout le centre-ville en journée (et a minima des axes « non structurants » du centre-ville et des petites rues de l'hypercentre) ;
- **Information accrue** sur les grands axes de circulation en cas de dépassement des pics de pollution : affichage digital rocade et mairie, spots radio.



©Marie Capitain

Sans considérer une limitation de circulation, d'autres propositions questionnent **l'opportunité de limiter la rocade** à deux voies et de réserver une voie de la rocade aux véhicules et usagers qui ont des pratiques vertueuses vis-à-vis de la qualité de l'air (covoiturage, véhicules hybrides et électriques) ainsi qu'une priorité aux transports en commun.

#### Un centre-ville sans voiture ?

La question de la piétonisation **du centre-ville** a été largement débattue, puisque ce territoire bénéficie d'un maillage de transports en commun performant. Pour la plupart des interrogés, il reste toutefois trop saturé par les automobilistes et devrait devenir une vitrine pour la Métropole. De nombreuses contributions proposent **d'interdire la circulation dans l'hypercentre ou de mettre en place un péage urbain** à l'entrée des boulevards. Pour d'autres, le centre-ville de Toulouse devrait être exclusivement **réservé aux mobilités douces** et aux transports en

commun, comme cela se fait déjà lors des journées sans voitures. Les parkings du centre-ville pourraient alors être transformés en lieux publics accessibles à tous (bibliothèques, lieux d'expositions...). *A minima*, pour les participants, le nombre de **journées sans voitures pourrait être multiplié ou ces journées institutionnalisées** à la totalité des week-ends de l'année, en guise d'exemple pour l'ensemble du territoire.

### 2.3.2. Des propositions à la frontière entre enjeux de circulation et enjeux liés à la qualité de l'air

#### *Fluidifier le trafic*

De nombreux participants souhaitent également que la limitation de la circulation puisse avoir pour **conséquence directe de fluidifier le trafic routier**, en particulier sur les grands axes, et d'éviter la saturation de ces axes, notamment pendant la période des heures de pointe.

A ce titre, de nombreuses contributions ont été faites dans l'optique principale de fluidifier le trafic notamment en termes de sensibilisation : **affichage** en temps réels des temps de trajets comparés en voiture, vélo et transports en commun *via* une application et/ou une communication aux entrées stratégiques de la métropole, favoriser la communication sur le covoiturage pour **éviter l'autosolisme** et limiter le nombre de voitures pour fluidifier la circulation.

#### *Limiter la vitesse notamment en centre urbain*

**La limitation de la vitesse à la fois en centre** (entre 30 km/h et 50 km/h en fonction des contributions) et sur le périphérique (maximum 70km/h) à l'instar des mesures qui ont pu être prises à Lyon, Paris et Lille a été questionnée au spectre des enjeux de circulation et de santé.

Ce principe pourrait être appliqué de manière permanente sur les grands axes ou dans le cadre d'une « **régulation dynamique de la vitesse** ». Il vise en temps réel, selon les conditions de circulation, à maintenir la fluidité du trafic, via la mise en place de limitations de vitesse ponctuelles. Et indirectement réduire la pollution, car les véhicules bloqués à saturation des axes routiers émettent beaucoup de polluants.

#### *Favoriser le télétravail sur la métropole toulousaine*

Plusieurs participants ont demandé que **le télétravail puisse être favorisé** sur le territoire, arguant que la diminution du nombre de véhicules sur les routes, notamment aux heures de pointes, pouvait avoir un **effet favorable sur la qualité de l'air**.

#### *Mettre en place une nouvelle rocade ?*

L'opportunité de mettre en place **une seconde rocade a été abordée à plusieurs reprises**, ainsi que celle de construire ou augmenter les axes routiers sur le territoire de Toulouse Métropole, comme une seconde circulaire autour du périphérique. Elle est considérée à la fois comme une opportunité de fluidifier le trafic mais également comme un risque d'augmenter la circulation routière, ce qui serait **contraire aux enjeux liés à la qualité de l'air**.



### 2.3.3. Mettre en place une circulation alternée ou différenciée pérenne

Plusieurs participants ont proposé de mettre en place une **circulation alternée** (via le système des plaques) ou différenciée (grâce au principe des vignettes Crit'air) hors jours de pollution et d'en faire **une mesure pérenne** sur le territoire de Toulouse Métropole.

Selon eux, cette mesure, qui concernerait l'intégralité des véhicules, serait **plus juste socialement** qu'une mesure touchant uniquement les véhicules les plus polluants, souvent anciens et détenus par des foyers modestes.

De plus, elle permettrait de **concerner** toute la population de l'aire urbaine. La **circulation pourrait alors être autorisée un jour sur deux** en fonction des numéros de plaque d'immatriculation, ou en fonction des numéros de vignettes Crit'Air.

Toulouse Métropole a précisé que la circulation différenciée ou alternée était **uniquement mise en place dans la gestion des épisodes de pollution temporaire**. Cette décision n'est pas de la compétence de Toulouse Métropole mais de l'État, par l'intermédiaire de la Préfecture. Sur le territoire de Toulouse, la circulation différenciée ou alternée **n'a jamais été mise en place jusqu'à maintenant**.



©Droits réservés

## 2.4 La Zone à Faible Émission : une bonne acceptabilité de la démarche

Si la qualité de l'air a été la thématique centrale de cette phase de sensibilisation, les différents temps menés avec le grand public ont permis à Toulouse Métropole **d'initier les discussions** autour de la Zone à Faible Émission et de **mesurer le niveau de sensibilité** du public à cette démarche.

Cela a également été l'occasion de **répondre à des questions d'ordre plus général** sur l'opportunité, les caractéristiques principales ou l'avancement des études de la Zone à Faible Émission.



### 2.4.1. Une double opportunité non remise en cause

L'opportunité de la mise en place d'une Zone à Faible Émission a été une source de questionnements mais la plupart des participants à la concertation semble favorable à sa mise en place **(68% des personnes rencontrées y sont favorables ou plutôt favorables, parmi lesquels 33,7% sont propriétaires de voiture)**.

### 2.4.2. Une opportunité pour la circulation ?

La Zone à Faible Émission est également considérée comme **une opportunité de fluidifier le trafic** sur la grande agglomération toulousaine pour nombre de participants.

Dans le cadre de la concertation, il a été rappelé à plusieurs reprises que **l'objectif de la Zone à Faible Émission n'est pas d'agir sur la circulation** mais sur l'amélioration de la qualité de l'air *via* la baisse des polluants atmosphériques.

### 2.4.3. De nombreux questionnements sur les modalités opérationnelles

**Nombre de questions** ont émergé afin de savoir comment cette Zone à Faible Émission serait mise en place sur le territoire, comment elle serait matérialisée, quelles seraient les personnes touchées, comment les contrôles allaient être effectués à l'intérieur de cette zone...

De nombreuses demandes de précisions ont été formulées sur les modalités mêmes de la Zone à Faible Émission : son périmètre, les jours et horaires concernés, les amendes possibles...

Toulouse Métropole a sensibilisé les participants au fait **que ces modalités étaient encore en cours d'étude** et que la phase de concertation avait pour objectif d'échanger **avec le plus grand nombre les modalités de cette Zone à Faible Émission**.

### 2.4.4. La question centrale du report modal

**La question du report modal a été au cœur des interrogations** des participants, qui se sont interrogés sur les nouveaux trajets qu'ils pourraient emprunter et sur la manière dont Toulouse Métropole devait travailler avec les autres institutions afin de renforcer les transports en commun, notamment pour les usagers venant des territoires excentrés de la Métropole.

### 2.4.5. Une mesure antisociale pour certains participants

La question de **l'équité de la mesure** a souvent été soulevée lors des débats.

En effet, pour les participants, l'interdiction de circulation pour les véhicules les plus polluants pénaliserait celles et ceux qui ne peuvent pas s'offrir d'alternative et toucherait particulièrement les plus précaires, qui ont **des véhicules anciens et n'ont pas la possibilité financière de les changer** (petits artisans, foyers les plus modestes, étudiants...).

## 2.5 Des attentes, mais surtout des questionnements sur les modalités

De **premières contributions sur les modalités** ont émergé au cours de la première phase de concertation, mais elles sont **restées très génériques**. La seconde phase, notamment grâce à **l'apport du groupe de réflexion**, a permis de travailler sur chacun des éléments constitutifs de la Zone à Faible Émission : le périmètre, les types de véhicules concernés et la temporalité de la mesure.

### 2.5.1. L'ambition d'une Zone à Faible Émission partagée

*Définir les modalités de mise en place de la Zone à Faible Émission, une appréciation laissée à la Collectivité*

La mise en place des Zones à Faible Émission est laissée à la **libre appréciation des collectivités** territoriales. Chaque **territoire détermine ses propres critères** en fonction de ses objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et de ses spécificités (réseau routier, parc de véhicules...)

Il revient donc à la **Métropole de définir ces modalités de mise en place**. C'est pourquoi elle a souhaité porter à concertation et **coconstruire les modalités de mise en place** de la Zone à Faible Émission :

- le périmètre géographique
- les catégories de véhicules concernées par l'interdiction et les classes de véhicules non autorisées ;
- les modalités horaires ;
- le caractère progressif des règles dans le temps ;
- les dérogations consenties.

*Un travail à partir des données d'études et des données du territoire*

Le principe de simultanéité des études a permis de **travailler à partir des données techniques brutes** issues des études et des premiers résultats de modélisation lors des rencontres du groupe de réflexion. Ces données étaient destinées à sensibiliser les participants aux éléments à prendre en compte, nourrir les débats et la vision critique des participants :

- Carte des périmètres mis à l'étude ;
- Carte des dépassements en NO<sub>2</sub> sur le territoire de Toulouse Métropole ;
- Carte du réseau de modes doux ;
- Carte du réseau de transports structurants à 2020 et 2025 ;
- Carte des pôles économiques de la Métropole ;
- Carte des densités de population sur le territoire de Toulouse Métropole ;
- Scénarios issus des modélisations (Scénarios A, B, C et D).

Certaines de ces **données ont été vulgarisées en amont** pour faciliter l'appropriation de éléments. Cette ambition de travail *ex nihilo*, qui a **parfois dérouté certains participants**, a permis de travailler la question du périmètre, des véhicules concernés et de la temporalité. Les participants ont ainsi pu émettre l'intégralité de leurs idées, attentes et points de vigilance sur la construction de la Zone à Faible Émission toulousaine.

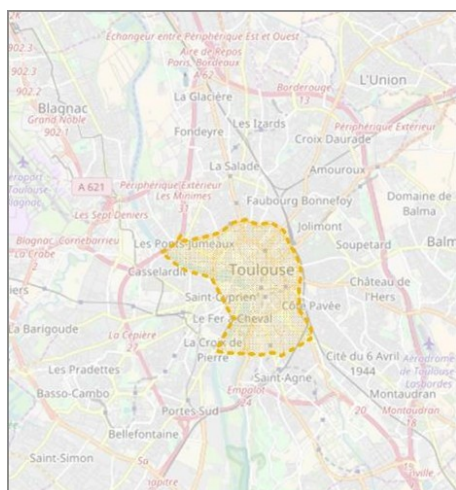
Les participants ont également eu accès aux **données et éléments de construction des Zones à Faible Émission de plusieurs autres métropoles**, à la fois à l'échelle nationale et européenne. Ces éléments de benchmark ont constitué des **éléments appréciés** de l'ensemble du groupe de réflexion.

### 2.5.2. Un périmètre élargi correspondant aux zones les plus polluées de la Métropole

Deux **périmètres potentiels** ont été présentés lors de la concertation, un **périmètre dit « centre »** et un **périmètre dit « élargi »**. Ces deux périmètres sont issus du travail de modélisation mené avec le bureau d'études Egis et les partenaires **mais ne sont en rien définitifs**.

Ils ont **questionné les participants sur leur efficacité**, certaines zones à inclure ou exclure et les adaptations à mettre en place.

#### 2.5.2.1. Un périmètre « centre-ville » jugé inadapté aux enjeux



Le **périmètre « centre »**, présenté lors de la réunion du groupe de réflexion du 2 juillet, **est délimité** :

- Au nord et à l'ouest par le Canal du Midi, entre les Ponts Jumeaux et le Pont des Demoiselles
- Au sud par le Pont Pierre de Coubertin (île du Ramier) et l'avenue Crampel
- A l'ouest par l'axe Avenue de Muret / Fer à Cheval / Allées Charles de Fitte / Pont des Catalans et Allées de Barcelone et de Brieenne

Pour les participants, afin que cette mesure atteigne les résultats escomptés en termes d'amélioration de la qualité de l'air, **la zone concernée doit être ambitieuse** et prendre en compte un périmètre plus important qu'un périmètre

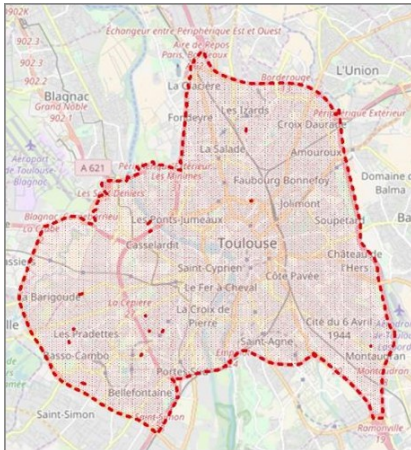
limité au centre-ville. Pour une grande partie des participants, un périmètre restreint au centre-ville n'a **pas d'effet significatif** sur la qualité de l'air.

De plus, la mise en place d'une Zone à Faible Émission limitée au centre-ville **renverrait l'image d'un projet ciblé uniquement au bénéfice de la centralité** et qui ne prend pas en compte les zones périphériques les plus polluées.

Les participants ont mentionné **que si ce périmètre devait former la Zone à Faible Émission à venir**, il faudrait qu'elle soit **très stricte en ce qui concerne les types de véhicules concernés et les heures d'application**. De plus, dans ce cas, elle devrait inclure obligatoirement les boulevards encerclant le centre-ville.

En complément, d'autres **quartiers et axes de circulation** aux limites du périmètre « centre » ont été cités comme devant **être intégrés** dans la Zone à Faible Émission, car constituant des zones de trafic et de pollution importantes : les quartiers des Minimes, de Saint-Cyprien, des Sept Deniers, l'axe de circulation le long du Canal du Midi (Boulevard de la Marquette), la rocade Arc-en-Ciel...

### 2.5.2.2. Un périmètre « élargi » plus proche des enjeux liés à la qualité de l'air mais qui soulève des questions



Un **second périmètre, dit « élargi »**, a également été présenté à la concertation. **Il est délimité :**

- Par le périphérique à l'est, au sud et au nord
- Par la Rocade Arc-en-Ciel et le Fil d'Ariane (RD901/A621) à l'ouest

Selon les participants, ce périmètre semble **davantage en adéquation avec les enjeux relatifs à la qualité de l'air**. Il permet une amélioration globale notable sur le périmètre et un passage sous les seuils nuisibles à la santé de plusieurs secteurs (notamment au nord et l'Est de Toulouse, à proximité des grands axes routiers).

#### *Intégrer ou non les axes constituant le périphérique dans la Zone à Faible Émission ?*

La question de **l'intégration du périphérique** dans la Zone à Faible Émission a été posée à plusieurs reprises et **aucun consensus n'a pu être trouvé** entre les participants. Pour certains, ces axes, qui comptent parmi les plus pollués, devraient automatiquement y être intégrés.

D'autres participants ont fait remarquer que l'introduction des périphériques dans la Zone à Faible Émission constituerait une **sorte de « double peine »** pour les populations vivant à proximité de ces axes, qui en plus d'être impactées par la pollution atmosphérique, seraient concernées lourdement dans leurs déplacements du quotidien.

#### *La question du trafic de transit*

Un autre point de vigilance est apparu sur l'intégration ou non du périphérique dans le périmètre de la Zone à Faible Émission. Ce point de vigilance a notamment été relevé par les acteurs de la logistique, qui ont signalé à plusieurs reprises que si l'on intègre les axes du périphérique dans la Zone à Faible Émission, on interdit de fait le trafic de transit. **Les poids lourds auraient alors des difficultés à se reporter sur les axes secondaires**, peu adaptés à leur gabarit.

Les acteurs de la logistique ont également demandé si **les axes de circulation délégués à Autoroutes du Sud de la France pouvaient être inclus** dans le périmètre de la Zone à Faible Émission.

Toulouse Métropole a précisé que la question du trafic de transit est à étudier sur un plan réglementaire en lien avec les services de l'État.

En ce qui concerne les **axes gérés par Autoroutes du Sud de la France**, leur potentielle intégration dans le périmètre de la Zone à Faible Émission devra faire l'objet d'un accord d'autorisation de l'État, via la Préfecture, et du gestionnaire.

#### *La difficulté à mettre en place un report modal autour du périphérique*

Plusieurs participants ont mentionné qu'il serait difficile d'inclure les axes du périphérique dans la Zone à Faible Émission, en termes d'acceptabilité, puisqu'il n'existe **pas de solution de report modal** sur le périphérique (transport en commun circulaire, continuité cyclable).

Les participants ont également soulevé un point de vigilance relatif **au report de circulation** sur le périmètre élargi, qui pourrait impacter **les axes secondaires** ainsi que l'Avenue Eisenhower, l'A64, la route de Bayonne et la route d'Auch.

### *Le centre de distribution de Fondeyre, une plaque tournante pour la logistique*

Les professionnels de la logistique ont émis **un point de vigilance sur l'inclusion dans le périmètre élargi de la zone de Fondeyre** (et dans une moindre mesure celle de Thibaud).

En effet, la zone logistique de Fondeyre, à proximité directe du Marché d'Intérêt National Toulouse Occitanie (MIN), est un **hub de logistique important**. Elle rassemble sur un même site les prestations facilitant le transport routier et permet notamment d'assurer 12 000 livraisons quotidiennes sur l'agglomération toulousaine.

Elle assure également les livraisons vers le centre-ville de Toulouse et les livraisons de courtes distances, dites « du dernier kilomètre ». **Un accès complexifié à cette zone handicaperait** lourdement la gestion des livraisons.

#### 2.5.2.3. L'exclusion du périmètre de la zone aéroportuaire

De nombreux participants ont demandé **pourquoi la zone aéroportuaire Toulouse-Blagnac n'était pas incluse dans les périmètres** à l'étude de la Zone à Faible Émission.

En effet, il s'agit d'une zone où les **pollutions se situent au-dessus des seuils**, mais également une **zone de forte densité d'activités** où de nombreuses personnes sont exposées au quotidien. De plus, plusieurs participants ont mentionné que le trafic aérien était également à l'origine de pollutions fortes et qu'il conviendrait **de cibler en priorité** ce secteur afin d'améliorer la qualité de l'air.

Toulouse Métropole a expliqué que cette zone était **incluse dans l'un des périmètres envisagés au début de l'étude** (périmètre 3 qui a été présenté aux participants lors de la réunion du 19 juin).

Celle-ci a été **mise de côté pour deux raisons techniques**. Les **itinéraires de reports n'étaient pas calibrés** pour accueillir le flux important de véhicules qui fréquente ces axes. De plus, un **trop grand nombre de voies d'accès** rendrait le contrôle difficile sur cette zone.

#### 2.5.2.4. Un périmètre évolutif et progressif

Plusieurs participants ont également soumis l'idée **d'un double périmètre qui pourrait évoluer** sur deux ou trois ans et qui permettrait, à échéance 2030, de ne plus avoir aucun véhicule thermique sur un périmètre large, englobant le centre-ville de Toulouse, le périphérique et les plus grandes villes de la métropole.

**Cette évolution pourrait se faire progressivement :**

- dans le temps : avec la mise en place d'un périmètre « centre-ville », qui serait ensuite étendu au périmètre « élargi », puis aux rocade et voire même à l'intégralité de la Métropole ;
- dans l'espace : avec la mise en place simultanée de deux périmètres avec des restrictions distinctes (une zone « centre-ville » plus stricte et un second périmètre, plus large, mais moins strict).

Ces **propositions de périmètre progressif** ont été faites par les participants dans l'objectif **d'améliorer durablement la qualité de l'air**, mais aussi de contrôler la circulation tout en laissant le temps à la Collectivité et ses partenaires de mettre en place le réseau de transport en commun idoine et de procéder à des aménagements sur certains territoires.

Les participants ont insisté sur la nécessité **d'englober à terme le périphérique**, pour garantir **l'efficacité de la démarche**. La cartographie des zones polluées présentées par Atmo-Occitanie montre en effet que celles-ci se situent au niveau des grands axes routiers du périphérique.

La question d'un **périmètre centre-ville dans un second périmètre plus large**, qui pourrait faire l'objet d'une première mesure en attendant de cibler toute l'agglomération ou de restrictions renforcées, n'a pas pu être retenue. La mise en œuvre d'un tel dispositif **reviendrait à mettre en place deux Zones à Faible Émission**. Cette démarche s'avérerait alors très compliquée, aussi bien en termes de lisibilité pour l'usager qu'en termes de mise en œuvre opérationnelle pour Toulouse Métropole.

### 2.5.3. Des questionnements de fond sur les types de véhicules concernés

La typologie des véhicules concernés par la mesure n'a pas fait l'objet de larges discussions durant la première phase de concertation. Certains participants ont demandé que les **poids lourds soient concernés en premier lieu**, mais la réflexion s'est davantage portée sur le parc dans son ensemble.

Lors de la seconde phase de concertation, un atelier a été réservé à la question des véhicules concernés et a permis aux participants de **prendre en compte les rejets de pollution** en fonction des types de véhicules dans leur réflexion, ce qui a permis de plus amples contributions sur ce sujet.

#### 2.5.3.1. Une remise en question de la légitimité de la vignette Crit'Air

Lors de la seconde phase de concertation, de nombreux participants ont interrogé **la légitimité et la pertinence des critères constitutifs de la vignette Crit'Air**, seul système de différenciation des véhicules utilisés à ce jour.

#### *Compréhension et efficacité du système Crit'Air*

Le fonctionnement des Zones à Faible Émission repose sur le **système actuel des vignettes Crit'Air**, qui permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants. Les véhicules sont classés en 6 catégories, en fonction de leur niveau de pollution et de leur type.

Lors des ateliers de travail, les participants ont mentionné que ce **système est relativement complexe à appréhender** et que le nombre de critères utilisés pour le classement est trop restreint. Ils **remettent en cause son efficacité et sa légitimité**. En effet, les différentes vignettes sont attribuées selon les normes d'émissions Euro correspondant uniquement à la date de mise en circulation du véhicule et au type de moteur.



Toulouse Métropole a précisé lors de la restitution de l'atelier que le système des vignettes Crit'Air semble être le **seul sur lequel s'appuyer à ce jour** pour la mise en place de la Zone à Faible Émission et qu'elle allait interroger les services de l'État pour voir si un autre outil peut être mobilisé.

### *Des éléments non pris en compte et qui semblent importants pour les participants*

Pour les participants, la vignette Crit'Air ne devrait **pas être le seul critère à prendre en compte** pour catégoriser les véhicules, mais devraient être également pris en compte **la puissance et le poids du véhicule**.

#### **Pourquoi la vignette Crit'Air est-elle le seul critère de classement des véhicules, et ne prend pas en compte la puissance et le poids ?**

Parce qu'elle est efficace si on veut lutter contre la pollution de l'air. En effet, le système de vignette Crit'Air s'appuie sur les normes Euro qui mesurent la pollution de l'air, mauvaise pour la santé, et non les rejets en CO<sub>2</sub>, mauvais pour le climat.

Sont donc pris en compte la date d'immatriculation et la motorisation du véhicule, et non le modèle du véhicule. Pourquoi ? Parce que les véhicules les plus récents sont équipés de système de dépollution, ils polluent donc moins, même s'ils sont plus gros. En revanche, ces derniers consomment plus de carburants et rejettent davantage de CO<sub>2</sub>. Ils participent donc de manière plus importante au réchauffement climatique.

Pour certains participants, ce système Crit'Air est biaisé, car la vignette Crit'Air se base sur l'année de mise en circulation du véhicule et celui-ci pourrait **ne plus correspondre à l'état du véhicule au bout de quelques années, en fonction de l'entretien** de celui-ci.

De surcroît, pour les participants, il devrait pouvoir être possible de **différencier les véhicules essence et diesel** dans le ciblage des véhicules concernés. Pour les participants, ce sont les voitures diesel qui devraient être ciblées en priorité, car elles sont les plus polluantes et sur-représentées dans la composition du parc, en particulier pour les véhicules professionnels. Les professionnels (BTP, agriculture, logistique...) s'opposent à ce ciblage car ils bénéficient d'avantages fiscaux mis en place par l'État à l'utilisation du diesel.

Plusieurs participants ont mentionné que les **plaques d'immatriculation sont des indicateurs plus pertinents** et qu'elles pourraient être utilisées plus facilement puisque la plaque d'immatriculation permet de connaître toutes les caractéristiques techniques du véhicule. Il a été rappelé que ce système équivaut à la vignette Crit'Air.

### *Prendre en compte le nombre de passagers dans un véhicule pour lutter contre l'autosolisme*

Les participants souhaitent que **le nombre de passagers** dans un véhicule puisse être pris en compte dans les critères de ciblage, arguant qu'une voiture avec une vignette Crit'Air plus élevée pouvait être moins polluante si elle était remplie, qu'une voiture plus récente mais sans passager. Ce critère permettrait également **de réduire les inégalités et encouragerait au covoiturage**.



Cependant, **la loi ne permet pas de contrôler le nombre de personnes** à l'intérieur d'un véhicule. De plus, ce critère est très variable et il faudrait mettre en place un contrôle extrêmement fin pour que ce critère soit efficace.

Toulouse Métropole a précisé, lors de l'atelier du 9 juillet, qu'un travail de réflexion est en cours par la **mission interministérielle** pour permettre à l'autorité compétente de détecter le taux d'occupation par voiture (avec un cryptage facial pour protéger les données relatives aux personnes).

#### 2.5.3.2. Cibler tous les véhicules par principe d'équité ou uniquement les plus polluants

La question des véhicules qui pourraient être concernés par la Zone à Faible Émission n'a **pas trouvé de réponse consensuelle** lors de la concertation.

##### *Appliquer la Zone à Faible Émission à l'ensemble des véhicules par souci d'équité*

Lors du groupe de réflexion, les associations liées aux mobilités et les associations environnementales ont demandé que la Zone à Faible Émission **puisse s'appliquer à l'ensemble des véhicules, dans un souci d'équité** et afin de ne pas précariser davantage les plus défavorisés financièrement (particuliers comme professionnels).

Les professionnels de la logistique et des transports ont aussi regretté que la législation ne permette pas de cibler les **véhicules lourds étrangers au même titre que les véhicules du territoire**.

##### *Commencer par mettre en place une Zone à Faible Émission pour les véhicules les plus polluants*

L'ensemble des participants s'accorde sur le fait de **cibler en priorité les véhicules les plus polluants** (Crit'Air NC, 5 et 4 qui sont les véhicules qui sont les plus anciens et qui polluent le plus).

Cependant, ils jugent que, pour permettre une réelle amélioration de la qualité de l'air sur le territoire, il faudrait **rapidement concerner les véhicules Crit'Air 3** et les **véhicules Crit'Air 2** (qui sont les plus nombreux).

Plusieurs participants ont rappelé l'exemple du Grand Paris, qui a mis en place une Zone à Faible Émission progressive, où les véhicules jusqu'à la vignette Crit'Air 2 vont progressivement être interdits, avec pour objectif 100% de véhicules propres à 2030.

Le sujet des **types de véhicules concernés a été moins évoqué que celui de la vignette Crit'Air**. Quelques participants ont souhaité que les poids lourds et véhicules utilitaires soient ciblés en priorité, comme cela est le cas à Lyon et Grenoble.

Les acteurs du BTP ont demandé à ce que certains véhicules de travail de grandes tailles et très techniques soient exclus des véhicules concernés s'il n'existe pas d'alternative technique à leur utilisation.

#### **Une forte mobilisation des motards pour que les deux roues soient exclus de la ZFE**

Les motards se sont fortement mobilisés lors de cette concertation, notamment par le biais de la Fédération Française des Motards en Colère. Ils demandent que les deux roues soient exclus des véhicules concernés par la Zone à Faible Émission car de faible consommation, plus rapides donc contribuant à la fluidité du trafic et donc favorisant l'amélioration de la qualité de l'air. Ils s'appuient également sur les retours de nombreuses villes d'Europe, qui ne ciblent pas les deux roues.

#### ***Penser les restrictions en termes d'usages plus qu'en termes de véhicules ciblés.***

Plusieurs participants ont demandé que les usagers qui résident et travaillent dans la Zone à Faible Émission ne soient pas concernés par les restrictions de circulation, comme cela est actuellement pratiqué à Turin.

Cela permettrait de ne pas limiter la circulation dans la Métropole aux usagers qui ont à y rentrer au quotidien, ainsi qu'aux véhicules d'urgence, mais permettrait d'empêcher ceux qui n'ont qu'à la traverser de le faire. De fait, cela ciblerait davantage les usagers externes à la Métropole et réduirait le risque social.

#### **2.5.4. La temporalité, un facteur d'acceptabilité sociale**

La **question de la temporalité** et des horaires d'application de la Zone à Faible Émission a été traitée par les participants sous le spectre de l'acceptabilité. Pour ces derniers, si la Zone à Faible Émission n'est pas effective 24h/24, elle **doit permettre que la mesure soit bien acceptée** par la population et les professionnels du territoire.

Pour l'ensemble des participants, la mesure devrait cibler **a minima les horaires de pointe des déplacements** où les émissions de pollutions sont maximales.

Un **consensus** est apparu entre les usagers pour que la Zone à Faible Émission **ne s'applique pas les week-ends**, où les déplacements sont moindres sur les grands axes de la Métropole, quel que soit le type de véhicule.

Cela permettrait à tous, et notamment aux classes populaires, de continuer **à utiliser les aménités de la ville** (commerces, stade, vie nocturne, vie culturelle...) tout en obligeant les usagers à adapter leurs mobilités de travail en semaine.

Un **point de vigilance sur le report horaire** a été soulevé dans le cas d'horaires d'application uniquement en journée, comme par exemple 8h à 20h ou lors des heures de pointe. Plusieurs usagers particuliers ont peur notamment que le **trafic poids lourds de fret et de livraison ne se reporte** la nuit et que ce trafic crée des désagréments, notamment en centre-ville.

Les acteurs de la logistique et du transport de marchandises ont spécifié que des contraintes horaires, plus strictes, étaient déjà incluses dans la **Charte de Livraison de la Ville de Toulouse** et appliquées.

## Des retours sur les premières modélisations

*Au cours de la seconde phase de concertation, de premiers résultats de modélisations ont été livrés par le bureau d'études Egis à Toulouse Métropole. La collectivité a souhaité que les participants du groupe de réflexion puissent réagir à ces premières hypothèses de travail lors de la séance du 2 juillet. Quatre hypothèses ont donc été présentées au groupe de réflexion (Cf. Annexes).*

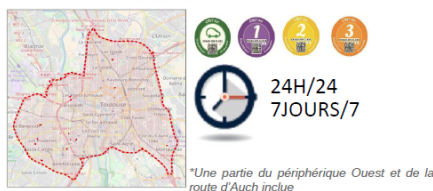
L'impact de l'**hypothèse A** est apparue trop limitée au groupe de réflexion, qui a fait remarquer qu'elle ne semble bénéficier qu'au centre-ville. De plus, le report modal impacte l'axe ouest, où se situe une zone fortement habitée et en développement. Pour les participants, ce périmètre est trop limité et devrait faire l'objet d'une première restriction puis d'une restriction renforcée (Crit'Air 3 ou 2) si on entend avoir des impacts réels sur la qualité de l'air.



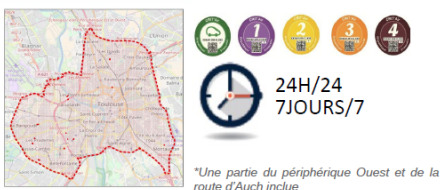
Pour l'**hypothèse B**, l'amélioration semble limitée au centre-ville et au Mirail. Pour qu'elle soit efficace, les participants ont proposé que soient intégrés progressivement les Crit'Air 3 voire 2, à condition que l'offre de transport augmente sur le périmètre et son aire d'influence. Cette intégration des Crit'Air 3 et 2, si tous les véhicules sont concernés, devrait aussi être conditionnée à une possibilité de circuler les week-ends.



L'**hypothèse C** est celle qui a semblé la plus impactante au groupe de réflexion vis-à-vis de la qualité de l'air. Le report vers l'Est observé semble avoir des impacts limités du fait d'une densité de population relativement faible. Cependant, pour les participants, il conviendra d'être vigilant pour les zones d'activités se situant sur ce secteur ou si ce secteur venait à être davantage aménagé, en particulier en zone d'habitation. Une attention particulière est également à porter sur l'avenue Eisenhower, où le report de circulation pourrait engendrer des dégradations de qualité de l'air sur les zones d'activités et de bureau à proximité.



Cette **hypothèse D**, où les seuls véhicules concernés sont les Crit'Air 5 et Non Classés, est apparue trop limitée en termes d'impacts pour la qualité de l'air. De plus, elle n'impacte pas les zones très polluées comme Bordelongue ou Bagatelle. Pour que des effets notables puissent être appréciés en termes de qualité de l'air, les participants se sont prononcés pour que les Crit'air 4 et 3 soient inclus.



## 2.6 Une forte demande d'aménagement des transports en amont de la mise en place opérationnelle

La question du report modal, aussi bien vers les transports en commun (notamment le bus et le train) ainsi que vers les mobilités douces (notamment le vélo) a été au cœur des échanges.

La nécessité de rendre le **report modal plus attractif** pour les usagers doit se faire, pour les participants, à la fois par la mise en place **d'infrastructures plus performantes** et par un **développement de l'offre** davantage en concordance avec les habitudes de vie des habitants de la métropole.

### 2.6.1. Mettre en place une réflexion partenariale à l'échelle de Toulouse Métropole

Pour les participants, la mise en place d'infrastructures plus performantes doit pour les participants être **un préalable** à la mise en place de la Zone à Faible Émission, afin de permettre aux propriétaires des véhicules concernés de trouver une **solution de transport alternative, fiable et performante à la voiture**.

A cet effet, il ressort que la **réflexion devrait être menée à titre partenarial** avec l'ensemble des institutions sur le territoire détenant une compétence transport, et notamment avec Tisséo Collectivités, la SNCF et la Région Occitanie pour ce qui est de l'ordre des transports ferroviaires, le Conseil Départemental pour les transports bus en dehors du périmètre de la Métropole.

### 2.6.2. Développer les aménagements de transport en commun pour mieux mailler le territoire

#### 2.6.2.1. Développer le maillage bus au-delà du périphérique

Le maillage offert par les transports en commun sur le centre-ville de Toulouse n'a que peu été évoqué, car il semble satisfaisant pour le plus grand nombre. En revanche, **la continuité du réseau existant** vers et au-delà de la périphérie a été largement sollicitée par les participants, avec l'objectif de mailler davantage le territoire et d'avoir une offre de transport à distance acceptable des lieux de vie et d'activités.

Le **prolongement du tramway** le long des boulevards et du Canal du Midi (passant par le boulevard Riquet, Matabiau, Boulevard de la Marquette) a été demandé plusieurs fois pour créer des liaisons avec les transports du centre-ville, tout comme la mise en place **d'une ligne circulaire, type « ring »** sur le périphérique. Cette ligne pourrait prendre la forme, selon les participants, d'un **bus en site propre**, d'une navette bus type Linéo avec passages par les zones de flux stratégiques du périphérique, des zones emplois et les terminus des lignes de métro.



Source : Tisséo Collectivités / Offre de transport Toulouse Métropole

Les participants ont demandé que la desserte en transport en commun soit **renforcée vers les zones d'activité, d'emplois et de vie** et que la question des transports en commun soit largement anticipée dans le développement des infrastructures et des projets d'aménagement à venir.

Plusieurs territoires, considérés comme trop peu desservis, ont fait l'objet de demandes prioritaires comme :

- L'ouest de Toulouse et ses zones d'activités sur Tournefeuille, Blagnac et Colomiers ;
- Le Nord de l'agglomération (Aucamville, Launaguet, l'Union) ;
- Le Sud de l'agglomération (quartier Rangueil notamment).

#### 2.6.2.2. Renforcer le réseau en périphérie grâce au train

Plusieurs participants ont également fait état d'une nécessité de **travailler sur le réseau ferroviaire** pendulaire en développant notamment les dessertes de petites distances. Ils militent pour la mise en place d'un réseau de proximité performant type « **réseau express** » autour de Toulouse avec desserte des petites gares et des fréquences renforcées.

Pour ses défenseurs, cette solution ne demande que peu d'investissement, le réseau ferroviaire existant déjà. En revanche, un travail de fond doit être effectué pour renforcer la desserte du territoire (nombre de gares TER ouvertes et travail sur les fréquences de passage).

Cette offre de proximité train viendrait en complémentarité à celle des bus interurbains du Département, des bus interrégionaux mise en place par la Région et le réseau Tisséo.

Grâce au développement d'une offre complémentaire de transports en commun, une offre métro/gare/parking relais pourrait être développée dans de **grands « hubs » de proximité** qui mailleraient le territoire, selon plusieurs participants.

### 2.6.2.3. Adapter l'offre de transport en commun aux besoins des usagers (fréquences, horaires, accessibilité, tarification)

Plusieurs participants considèrent qu'il serait possible de favoriser davantage l'utilisation des transports en commun si ceux-ci **répondaient véritablement aux besoins de la population**, en particulier en termes de fréquence, de plages horaires et d'accessibilité de l'information : fréquences renforcées les soirs et matins en semaine, conservation d'une fréquence performante le week-end, information en temps réels sur le trafic, solution individualisée pour certaines destinations...

Le sujet de **l'accessibilité** et de l'accompagnement humain des personnes en situation de handicap a également été évoqué avec obligation de rendre accessible l'intégralité du réseau structurant.

La question **du coût** des transports en commun a également été discutée, notamment par les partisans de la gratuité ou la **quasi-gratuité** des transports en commun. Pour ces derniers, il en va ainsi d'une « justice sociale » en permettant à tout le monde de se déplacer tout en préservant la qualité de l'air. *A minima*, la gratuité est demandée pour les ménages les plus modestes qui seraient directement touchés par une limitation de circulation de leurs véhicules ou la mise en place d'une **tarification solidaire** ambitieuse.

### 2.6.3. Mettre en place des conditions favorables à un report modal vers le vélo

Les mobilités douces, en particulier la marche et le vélo, ont également été mises en avant comme de véritables alternatives à la voiture. La question des aménagements vélo a été largement abordée, du fait de **l'importante mobilisation des associations de cyclistes** (Deux Pieds Deux roues, Vélorution) sur la plateforme digitale et à la réunion publique du 7 mai.

La sécurité et les incitations à l'usage du vélo ont été abordées de manière plus globale par l'ensemble des participants.

#### 2.6.3.1. Faire une priorité de la question de la continuité cyclable

Selon les membres des associations vélo, ce dernier doit être une des **priorités de la politique de mobilité** de la Métropole puisqu'un report de mode vers le vélo permet à la fois de limiter la pollution et de participer à l'amélioration de la qualité de la vie de ses habitants (circulation apaisée, diminution de la pollution, bénéfices sanitaires liés à un exercice régulier...).

Pour ces associations, **le Plan Vélo du Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit être renforcé**, en partenariat avec l'État et la Région, afin de mettre en place un plan de circulation vélo cohérent.

Elles arguent que le **réseau existant est trop discontinu** pour permettre un report de mode performant et que des aménagements conséquents sont nécessaires, en amont de la mise en place de la Zone à Faible Émission, pour passer du « vélo loisir » au vélo comme transport du quotidien.



Elles demandent la mise en place d'un réseau cyclable performant, continu et sécurisé sur la métropole de type « **Réseau Express Vélo** » avec des pistes en site propre et des jonctions assurées entre les différents aménagements cyclables, y compris aux intersections. L'objectif est de créer de grandes transversales cyclables destinées à apaiser les déplacements.



©wk1003mike

#### 2.6.3.2. Renforcer la sécurité des cyclistes

La question de la **sécurisation des cheminements cyclables** a été plus largement abordée avec des demandes de voies propres aux vélos, de largeur suffisante, sans partage de l'espace avec les piétons ou les automobilistes et clairement identifiées grâce à une signalétique dédiée. Plusieurs demandes ont été faites pour que l'éclairage du réseau cyclable soit amélioré, notamment dans les zones plus excentrées.

En complément, les cyclistes souhaitent que soient mis en place davantage de parkings vélos sécurisés sur le territoire de la Métropole et que soient développées des zones de services liées à l'usage du vélo sur le territoire : zones d'atelier, points d'entretien, casiers, douches...

#### 2.6.4. Développer les parkings relais à l'intérieur du territoire

L'**optimisation, l'extension de la capacité des parcs relais** et la création de nouveaux parkings relais ont été demandées par les participants de la concertation, pour que les automobilistes puissent avoir la garantie de laisser leurs véhicules sur un parking relais.

En effet, les parkings relais à proximité du métro sont **jugés déjà saturés** et il est nécessaire, pour les participants, de créer des parkings relais à proximité des gares TER de la région pour les personnes venant travailler à Toulouse. Ces parkings pourraient également servir de **zone de prise en charge pour les covoiturages**, avec des emplacements réservés.

La priorité sur ces parkings relais devraient être accordée aux usagers covoitureurs, afin de faciliter cette pratique.

### 2.7 Des mesures d'accompagnement à développer

La concertation a fait apparaître la nécessité **d'anticiper au maximum les mesures d'accompagnement** (incitations, communication...) et de travailler à une mise en place progressive



de la mesure, de manière à préparer au mieux les usagers concernés, notamment les moins privilégiés.

### 2.6.5. Des mesures d'accompagnement effectives au lancement de la Zone à Faible Émission, critère de réussite du projet

De nombreux acteurs ont **conditionné la bonne réussite du projet** à deux facteurs : la **communication et l'anticipation** de la démarche, afin de laisser aux publics concernés le temps de se préparer à la mesure.

Les acteurs associatifs de l'environnement et de la mobilité, ainsi que les usagers, ont demandé que **les infrastructures compensatoires ainsi que les mesures d'accompagnement soient effectives lors de la mise en œuvre de la Zone à Faible Émission.**

Toulouse Métropole a précisé que des **travaux d'infrastructures de transports sont déjà en cours** sur le territoire dans le cadre du PDU, à échéance 2020, mais également à échéance 2025. Le travail sur les transports et sur les mesures d'accompagnement demande une action conjointe de Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, la Région et le Département... Ce **travail partenarial est en cours et se poursuivra jusqu'à la mise en œuvre effective de la Zone à Faible Émission.**

D'autres mesures pourront être étudiées avant la mise en place de la Zone à Faible Émission.

### 2.6.6. Un consensus autour de la nécessité de communiquer largement

Près de 60% des participants ont mis en avant la nécessité de **communiquer à différentes échelles** :

- **en amont de la mise en place** de la Zone à Faible Émission, pour informer sur le dispositif et anticiper l'information vis-à-vis des propriétaires des véhicules concernés ;
- anticiper la **communication terrain** via des affichages sur le périmètre retenu, de la signalétique de redirection et des informations sur les itinéraires de substitution ;
- **dès la mise en place de la mesure**, via une communication incitative et de résultats de la mesure, pour montrer les effets du dispositif sur la qualité de l'air.

L'accent a également été mis sur **l'augmentation de la communication qui devra être mise en place pour favoriser le report modal** : signalétique vers les réseaux de transports en commun, information pour trouver le moyen de transport le plus adapté aux déplacements du quotidien, affichage dynamique des temps de trajet, application mobile de déplacements urbains, informations sur les zones de covoiturage ...

Toulouse Métropole a bien conscience de la nécessité **d'accompagner la communication** tout au long de la mise en place du projet, d'où son souhait de mettre en place un dispositif d'information et de concertation large et ambitieux en amont de l'enquête publique.

De plus, les retours d'expérience montrent que la concertation et la communication en amont du démarrage du dispositif sont **essentiels pour la bonne compréhension des enjeux du projet.**

## 2.6.7. Des incitations à la fois financières et pratiques

### 2.6.7.1. Faciliter financièrement l'usage des transports en commun

La question du **report modal a aussi été évoquée sous l'angle économique** et de la difficulté pour certains usagers de concilier la possession d'un véhicule et d'un abonnement de transport en commun.

Si la gratuité des transports en commun a été évoquée, c'est **davantage la question d'un prix adapté** aux ressources de l'utilisateur et des questions de billettique qui ont été abordées. Les participants de la concertation ont souhaité qu'il soit possible d'utiliser autant de modes différents (métro, tram, bus, vélo) avec un seul ticket durant la durée de sa validité.

Ils demandent également qu'il soit possible de **concilier l'usage du train** sur de courtes distances avec l'achat d'un billet du réseau géré par Tisséo Collectivités.

Plusieurs participants ont demandé qu'*a minima*, la **gratuité des transports en commun soit assurée les jours de pics de pollution sur le territoire**.

### 2.6.7.2. Aider financièrement au renouvellement du parc et aux équipements

#### *Aider financièrement au renouvellement des véhicules*

Les **points de vigilance relatifs au risque social ont été nombreux** et nombre de participants considèrent que le projet pourrait impacter les usagers les moins privilégiés, qui ne peuvent se permettre un renouvellement de véhicules.

Plusieurs propositions ont été faites pour **faciliter financièrement le renouvellement** des véhicules les plus anciens :

- Rendre plus ambitieuse la prime de renouvellement des véhicules
- Mettre en place une aide à l'acquisition d'un véhicule d'occasion

Plusieurs professionnels ont également demandé à ce que des incitations soient mises en place concernant le prix de l'essence à destination des professionnels, arguant que les incitations mises en place par l'État sur le diesel pour les entreprises (TVA et avantages fiscaux) ne semblent pas en adéquation avec la démarche.

Toulouse Métropole a détaillé les **mesures d'accompagnement instaurées par le Programme d'actions pour la qualité de l'air**. Certaines de ces mesures sont déjà en vigueur et concernent l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique et l'aide au renouvellement des dispositifs de chauffage au bois.

Parmi ces actions figurent également certaines mesures d'accompagnement que la collectivité a définies en amont de la mise en place de la Zone à Faible Émission. De nouvelles **mesures seront proposées** et pourront s'inspirer des aides accordées par certaines collectivités dans d'autres

territoires (un benchmark des mesures d'accompagnement mises en place par les autres métropoles françaises a été présenté et discuté lors de la réunion du 9 juillet).

#### *Équiper le territoire pour répondre aux besoins liés au renouvellement du parc*

Les participants ont aussi demandé que, dans le cadre du renouvellement du parc, **des aides soient réservées à l'équipement en bornes de rechargement de véhicules électriques, stations GNV et hydrogène**, notamment sur les plateformes de livraisons (comme cela est le cas au MIN de Toulouse) pour lever les freins à l'utilisation de véhicules de livraison « décarbonés ».

Les participants ont proposé que ces équipements, sur les lieux de travail, puissent se faire en collaboration avec les entreprises, **dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises**. Pour les petites entreprises non concernées par les Plans de Déplacements Entreprises, des aides pourraient être mises en place de manière partenariale entre les entreprises d'un même secteur géographique ou d'un même bassin d'activité.

**Des bornes de recharge**, ouvertes au grand public devront également être positionnées aux **axes stratégiques de stationnement dans l'espace public** (parkings relais, parkings Vinci, aires de covoiturage...).

#### 2.6.7.3. Mettre en place une réelle incitation vélo en partenariat avec les acteurs économiques

Un **quart des répondants au sondage se déclare prêt à privilégier le vélo** à la voiture pour les déplacements de faible distance.

De plus, la mobilisation des cyclistes lors de la réunion publique du 7 mai a soulevé la question des incitations à mettre en place pour favoriser l'utilisation du vélo :

- Mettre en place une **indemnité kilométrique** en partenariat avec Toulouse Métropole et les entreprises du territoire ;
- Renforcer **l'aide existante à l'acquisition d'un vélo électrique** (aide plus importante sans condition de ressources) en échange d'une charte de bonnes pratiques à la revente (pas de revente possible du vélo sous un an par exemple) ;
- Créer une aide à l'acquisition d'un vélo non électrique ;
- Mettre en place la **gratuité de l'abonnement Vél'Ô Toulouse** ;
- Mise en place d'un **avantage fiscal** à l'usage du vélo ou d'un vélo cargo pour les livraisons du dernier kilomètre.

#### 2.6.7.4. Favoriser l'utilisation collective de la voiture par des avantages pratiques

La question des incitations aux bonnes pratiques telles que le covoiturage ou l'autopartage a été suggérée, non pas en termes financiers mais en termes d'avantages liés à la circulation.

Pour plusieurs participants, il faut valoriser les personnes covoiturant en leur offrant **des voies en site propre** sur la rocade ou en les autorisant à circuler sur les voies de bus en cas de congestion, ainsi que des places réservées sur les parkings relais de la métropole.

Les participants demandent également un **développement des aires de covoiturage** à des endroits spécifiques et la mise en place d'une information centralisée type carte des aires de covoiturage sur le territoire de la Métropole.

#### **L'exemple des « voies réservées aux véhicules à occupation multiple » au Canada**

Plusieurs participants ont évoqué l'exemple des « voies réservées aux véhicules à occupation multiple » canadiennes, qui sont des voies sur les autoroutes et les artères principales dont l'accès est réservé aux véhicules à occupation multiple, notamment le covoiturage, le covoiturage par fourgonnette et l'autobus. Développées dans les années 1970, le Canada compte aujourd'hui plus de 4 000 kilomètres de voies réservées dans plus de trente villes.

## **2.8 Des modalités pratiques en cours de définition et qui interrogent les participants**

### **2.7.1. Contrôle et verbalisation**

Le sujet de la **verbalisation n'a finalement été que peu abordé** par les participants lors de la première phase de concertation, tous associant la question de la verbalisation au **principe du « pollueur-payeur »** et celle-ci apparaissant de fait compréhensible pour les interrogés et n'appelant pas de questionnement particulier.

Le sujet des contrôles et de la verbalisation a été **davantage évoqué lors de la seconde phase de concertation**, notamment lors de l'atelier sur les modalités pratiques de mise en place de la Zone à Faible Émission, le 9 juillet 2019.

**La question du prix des amendes a été peu abordée**, car celles-ci sont déjà fixées mais la question des **contrôles a suscité nombre de questionnements**.

Plusieurs participants ont demandé que les **verbalisations soient indexées** sur le revenu des utilisateurs, de manière à ne pas pénaliser les ménages défavorisés.

#### **Coupler verbalisation et pédagogie**

Les participants à l'atelier du 9 juillet ont souhaité que les contrôles puissent être dans **un premier temps des contrôles humains**, pour que les équipes dédiées puissent **utiliser ces contrôles pour faire de la pédagogie** sur la mesure mise en place.

Ces **équipes de médiation** pourraient être mandatées pour expliquer les enjeux de la démarche, conseiller sur les possibilités de report modal et informer sur le prix de l'amende. Plusieurs contributeurs ont demandé que ces médiateurs soient également en mesure d'explicitier le coût des contraventions et ce qu'elles financent pour la collectivité.

Plusieurs participants se sont aussi positionnés pour la mise en place d'une **période à blanc pédagogique** sans amende (entre 3 mois et un an selon les participants). D'autres participants ont jugé *a contrario* que la **période de sensibilisation devrait se faire en amont de la mise en œuvre**

du projet. Ils proposent de mettre en place, comme pour la vitesse, des affichages à but pédagogique sur la pollution au dioxyde d'azote sur chaque point de contrôle automatisé (tubes à diffusion électronique).

En complément, les participants souhaitent que la verbalisation soit couplée à de **grandes campagnes de communication**, de manière à ce que les usagers soient bien **informés des risques encourus**, et à la mise en place d'incitations financières pour le renouvellement de leur véhicule ou l'utilisation des transports en commun.

### *Des questions de coût et de vie privée posées par la mise en place des contrôles automatiques*

Plusieurs acteurs ont interrogé Toulouse Métropole sur la question de la vidéo-verbalisation et la mise en place de caméras ou de portiques de verbalisation automatique sur le territoire de Toulouse Métropole, **s'inquiétant du prix de la mise en place de tels équipements** sur le territoire.

Les participants ont également exprimé leur inquiétude sur ces contrôles automatisés et ont questionné Toulouse Métropole sur les **conséquences de ces contrôles automatisés sur la vie privée** (relevé des caractéristiques du véhicule, lecture systématique des plaques d'immatriculation et, le cas échéant, détection du nombre d'occupants à bord...) ainsi que l'utilisation qui pourrait être faite de ces données, en particulier en cas de gestion déléguée à une entreprise privée.

Toulouse Métropole a indiqué que ce sujet était en cours d'études et qu'il avait également été soulevé dans le projet de Loi d'Orientation des Mobilités. De plus, Toulouse Métropole a précisé avoir remonté ces interrogations à l'Ademe et à l'État, qui a mis en place une **mission interministérielle « contrôle sanction automatisé »**, qui doit permettre de coordonner le travail des administrations, pour accompagner le déploiement des systèmes de contrôle automatisé, notamment sur les territoires où seront instaurées les Zones à Faible Émission.

## **2.7.2. Des demandes de dérogations assez limitées**

La question des dérogations a été peu abordée par les participants, qui se positionnent davantage pour une application à tous de la mesure. Des questions ont toutefois été soulevées

### *Limiter les dérogations au nom du principe d'équité*

Lors de l'atelier de réflexion du 9 juillet, les participants ont pu réagir à plusieurs documents, qui étaient portés à leur connaissance, sur de potentielles dérogations permanentes et temporaires et les types de véhicules concernés par ces dérogations :

- La liste des véhicules non soumis aux vignettes Crit'Air ;
- La liste des véhicules bénéficiant d'une dérogation permanente et temporaire sur la Métropole de Lyon.

Les participants semblent se prononcer pour une **application générale de la mesure à tous les véhicules**. Les participants ont jugé que la liste des véhicules non soumis à la vignette Crit'Air, et de fait non soumis à la Zone à Faible Émission, était **trop « permissive »** et ciblait uniquement les particuliers.

Ces dérogations ont paru au groupe de réflexion **très (voire trop) larges, notamment pour les véhicules de marchandises**. En effet, pour les participants, il semble que tous les véhicules utilitaires légers fassent partie des dérogations Crit'Air. Or le **transport de marchandises représente une part non négligeable des émissions de particules fines**. Les participants ont proposé à Toulouse Métropole de réinterroger ces dérogations en s'inspirant des dispositions de la charte de livraison des marchandises mise en place par la collectivité.

Un consensus s'est dessiné afin que ne bénéficient d'une dérogation permanente que les véhicules d'intérêt général, les véhicules d'urgence et les véhicules TPMP, et que les dérogations temporaires soient accordées au cas par cas pour des raisons sociales ou des raisons de santé.

La question **d'une dérogation payante** a été abordée lors de la réunion avec le grand public avec plusieurs participants usagers, qui se prononcent contre toutes dérogations payantes par souci d'équité sociale.

### *Des demandes de dérogation temporaire pour les usagers les plus fragiles financièrement*

Les participants se sont également interrogés sur le risque social lié à la mise en place de cette mesure. En effet, pour plusieurs participants, l'interdiction de circulation pour les véhicules les plus polluants pénalisera celles et ceux qui ne peuvent pas s'offrir d'alternatives et touchera particulièrement les plus précaires financièrement.

La Métropole a intégré ce point de vigilance dès la phase d'étude de la Zone à Faible Émission et s'attache à **étudier les impacts sociologiques à l'échelle de la Métropole**, notamment dans le cadre des mesures d'accompagnement. Elle accorde une attention particulière aux impacts sociaux des mesures de restriction de circulation.

Les acteurs socio-économiques ont également demandé que certains acteurs particulièrement fragiles puissent bénéficier *a minima* d'une **dérogation temporaire comme les petits artisans ou les commerçants itinérants et pour les véhicules où il n'existe pas de substitution possible techniquement (ex: les camions toupies)**.

### *Des demandes de dérogations permanentes pour les véhicules de collection et les motards*

Le sujet des dérogations a été plus largement abordé lors des rencontres bilatérales avec les parties prenantes.

La Fédération Française des Véhicules d'Époque a demandé que les **voitures de collection puissent être soumises à dérogation** permanente, arguant de pratiques volontaristes fortes et leur faible nombre sur le territoire. En effet, sur le territoire, seuls 1 400 véhicules sont concernés. De plus, ces véhicules sont utilisés uniquement pour les usages de loisirs. Ils ne circulent que rarement sur le territoire et majoritairement pour sortir de la Métropole Toulousaine. De surcroît, ces véhicules, âgés de plus de 30 ans, roulent davantage à l'essence.

Les représentants des motards et utilisateurs de deux roues ont également demandé à ce que les deux roues ne soient pas concernés par la ZFE, comme indiqué précédemment.



### 3. Les suites de la concertation

Les contributions issues des différents temps de la concertation **seront introduites au dossier d'enquête publique, lors de la concertation réglementaire à venir mi-2020**. En effet, elles traduisent les attentes et points de vigilance exprimés par les usagers au sujet de l'opportunité de mettre en place une Zone à Faible Émission et ses modalités de mise en place.

Les **spécificités exprimées par les parties prenantes seront également restituées**, notamment les contributions issues des entretiens bilatéraux, qui se sont déroulés avec les acteurs socio-économiques et les associations du territoire.

Suite au travail du groupe de réflexion, **une nouvelle vague de modélisation est envisagée**.

Les interrogations liées aux modalités de mise en place de la Zone à Faible Émission seront communiquées à l'État pour être prises en compte dans le travail de la mission interministérielle.

Le présent bilan de concertation ainsi que l'intégralité des contributions seront **également portés à connaissance du bureau d'études et des élus de Toulouse Métropole**. Ces éléments constituent, en complément des éléments intégrés aux études en cours, des préconisations dont pourront se nourrir les études dans la conception et le processus de décision politique.

Les préconisations relatives aux **infrastructures de transports seront communiquées à Tisséo Collectivités**, Autorité Organisatrice de Transports sur le territoire, pour être intégrées dans les réflexions thématiques à venir.

## Annexes

Plaquette de sensibilisation à la qualité de l'air diffusée durant la concertation



# La pollution atmosphérique, UN ENJEU MAJEUR

La pollution atmosphérique est la 3<sup>e</sup> source de décès en France (après le tabac et l'alcool) et représente près de 10 % de la mortalité.

Elle a des répercussions principalement sur **notre santé**, sur le monde végétal, mais a aussi des impacts sur la détérioration du bâti.

**Ces effets peuvent être immédiats ou à long terme.**



## Sur notre santé, elle provoque

- Allergies et problèmes respiratoires
- Augmentation du risque cardiovasculaire
- Trouble de la reproduction
- Effets mutagènes
- Affections des fonctions rénales et hépatiques



## Sur notre environnement, elle génère

- Perturbation des équilibres de la faune et de la flore
- Contamination des sols et des cultures
- Dégradation du bâti



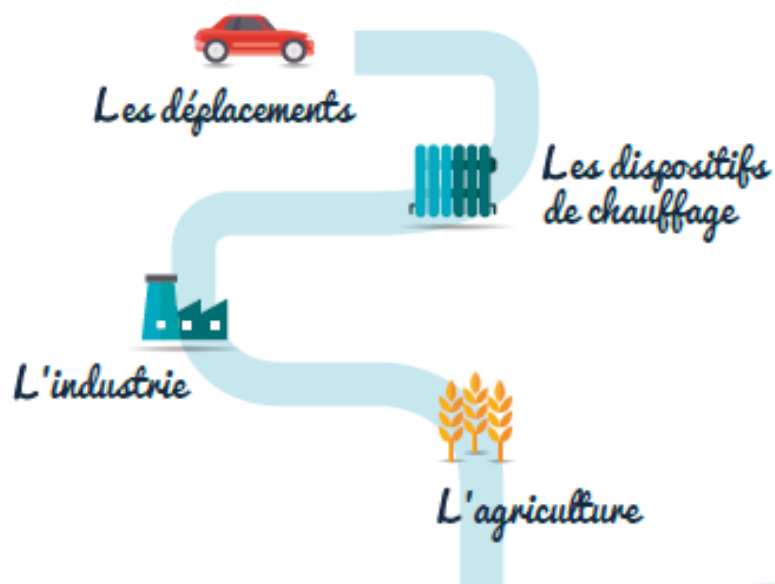
## Le Saviez-vous ?

- L'exposition quotidienne à la pollution de l'air est plus nocive que les épisodes récurrents de pollution.
- Il ne faut pas confondre pollution de l'air et gaz à effet de serre (GES) :
  - La pollution atmosphérique a un effet direct sur la santé et les écosystèmes ;
  - Les gaz à effet de serre sont responsables du changement climatique et fragilisent la vie sur notre planète.

# Nos activités quotidiennes SONT SOURCES DE POLLUTION

Au niveau national

## 4 SOURCES PRINCIPALES DE POLLUTION :



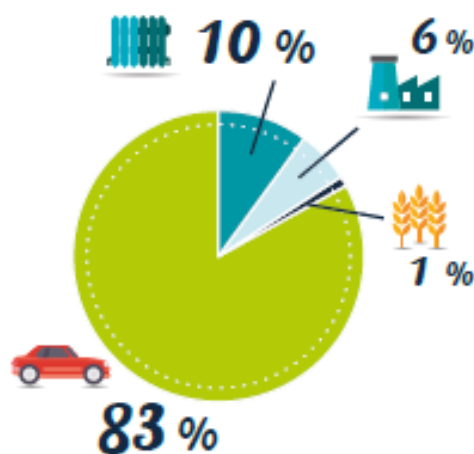
## 2 PRINCIPAUX POLLUANTS :

les  $\text{NO}_2$   
(dioxyde d'azote)

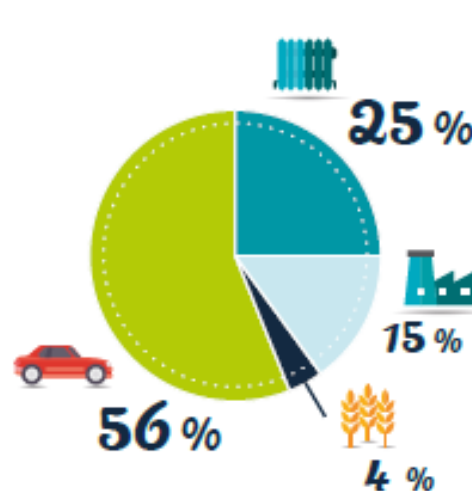
les  $\text{PM}_{10}$   
(particules fines)

## Sur le territoire toulousain

Pour les  $\text{NO}_2$   
(dioxyde d'azote)



Pour les  $\text{PM}_{10}$   
(particules fines)



Source ATMO Occitanie 2015

## Les déplacements routiers sont la 1<sup>re</sup> source d'oxyde d'azote en Occitanie

Ils sont responsables de plus de 80 % des émissions de  $\text{NO}_2$  et d'environ 60 % des émissions de particules fines. Sur le territoire de Toulouse Métropole, le seuil de dépassement en  $\text{NO}_2$  (dioxyde d'azote) est atteint à proximité des grands axes de façon récurrente.

Individuellement et collectivement, des solutions existent pour réduire la pollution de l'air :

- Renforcer l'usage des transports en commun
- Favoriser l'usage des mobilités douces
- Agir sur le trafic et renouveler le parc automobile
- Adapter les comportements

**ATMO Occitanie** évalue à **environ 8 000** le nombre de personnes vivant en zone de dépassement au dioxyde d'azote sur le territoire de la métropole toulousaine.



Soucieuse de la santé de ses habitants et de leur environnement, Toulouse Métropole s'est engagée dans de nombreuses actions d'amélioration de la qualité de l'air, en partenariat avec les services de l'État.

À travers le programme « Qualité de l'Air », la collectivité traduit son engagement en **24 actions**, à déployer prioritairement dans le domaine de la mobilité, de l'habitat et de l'aménagement du territoire.



### *Quelques exemples concrets d'actions*



- Aide pour le remplacement des appareils individuels de chauffage au bois au travers de la « prime air-bois »
- Aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique
- Renouvellement de la flotte de véhicules administratifs en véhicules peu émissifs
- Étude pour la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions pour réduire la place des véhicules polluants en ville



LA QUALITÉ DE L'AIR  
EST L'AFFAIRE DE CHACUN !

*Informez-vous,  
participez !*



**En nous rencontrant :**

Lors des débats nacelles sur le territoire de l'agglomération.  
*Le calendrier des débats nacelles est disponible sur le site Internet  
de Toulouse Métropole*

**En contribuant :**  
**sur le site de Toulouse Métropole**  
[www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr)  
**Rubrique Je participe**

**En vous informant :**  
**sur le site de Toulouse Métropole**  
[www.toulouse-metropole.fr](http://www.toulouse-metropole.fr)  
**Rubrique Développement durable**

En tant que citoyen,  
qu'est-ce que je peux  
faire pour préserver  
la qualité de l'air ?

Quelles actions  
Toulouse Métropole  
pourrait-elle porter ?

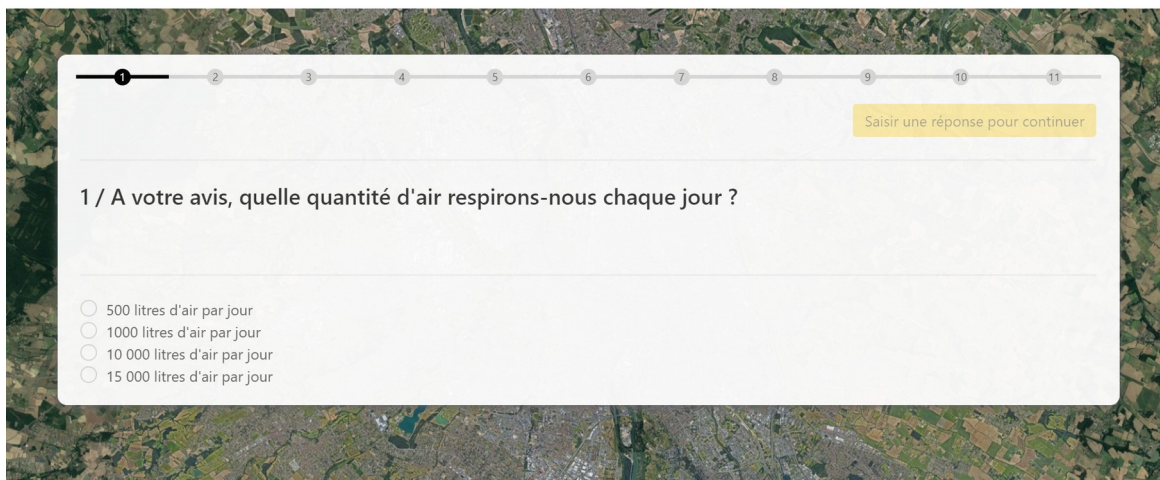
Quelles seraient  
mes actions  
prioritaires ?



**toulouse  
métropole**  
**en grand !**

Impression : Imprimerie Toulouse Métropole, 20M RCS Toulouse B 363 863 346 2014 12-4819 - toulouse.fr

## Questionnaire administré lors des débats nacelles

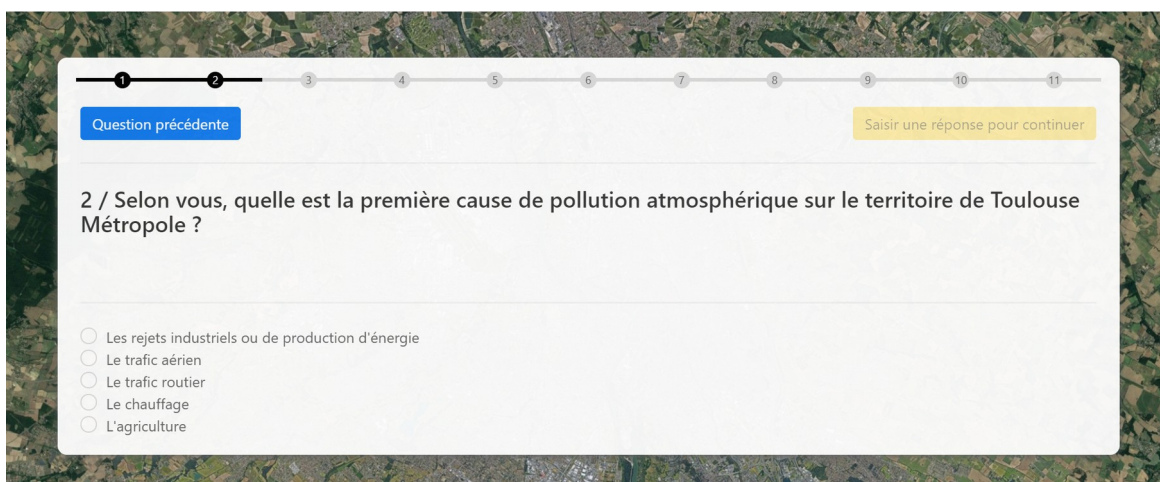


Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Saisir une réponse pour continuer

1 / A votre avis, quelle quantité d'air respirons-nous chaque jour ?

- ☐ 500 litres d'air par jour
- ☐ 1000 litres d'air par jour
- ☐ 10 000 litres d'air par jour
- ☐ 15 000 litres d'air par jour

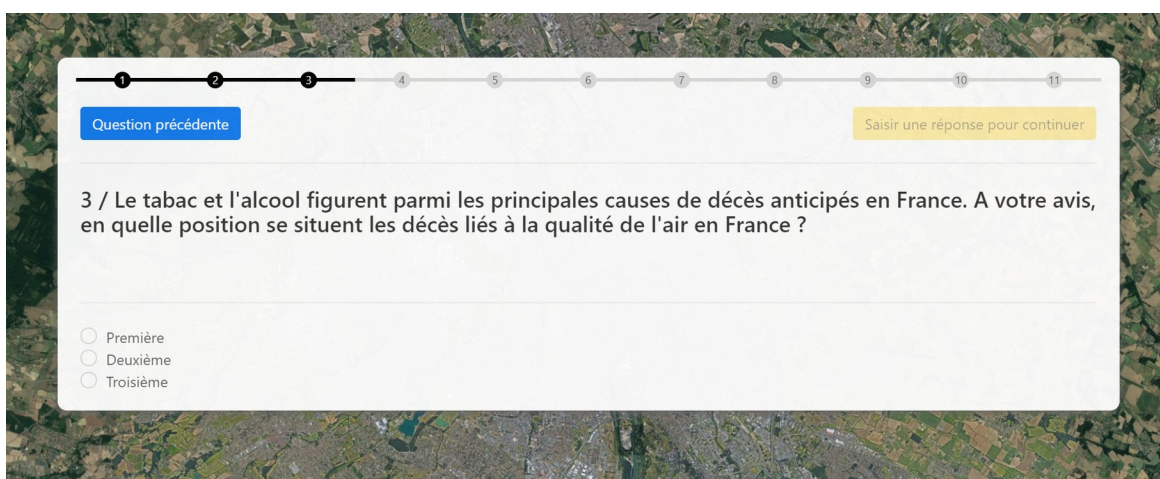


Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente Saisir une réponse pour continuer

2 / Selon vous, quelle est la première cause de pollution atmosphérique sur le territoire de Toulouse Métropole ?

- ☐ Les rejets industriels ou de production d'énergie
- ☐ Le trafic aérien
- ☐ Le trafic routier
- ☐ Le chauffage
- ☐ L'agriculture



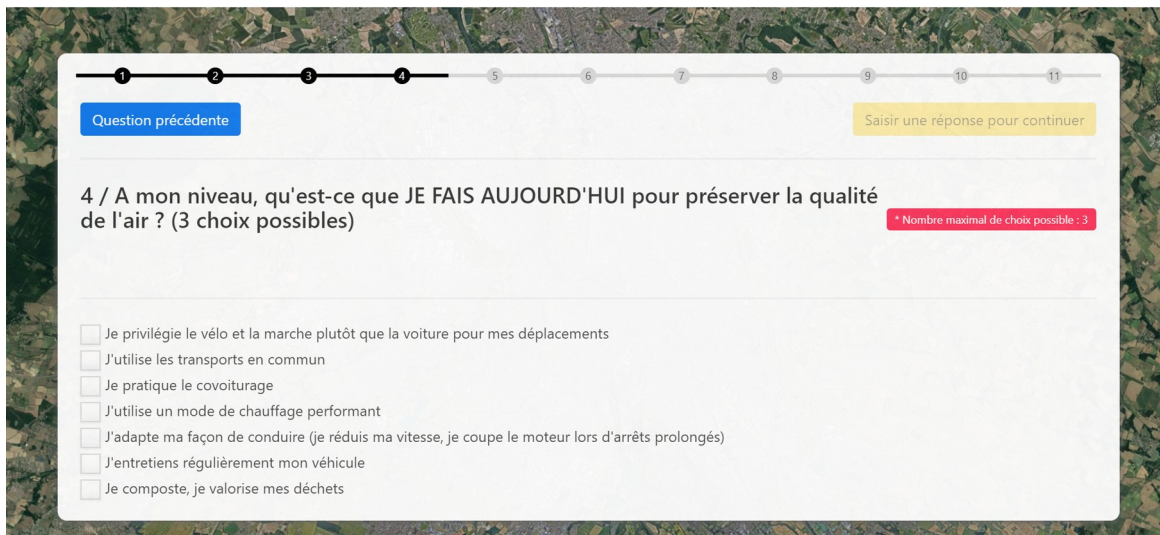
Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente Saisir une réponse pour continuer

3 / Le tabac et l'alcool figurent parmi les principales causes de décès anticipés en France. A votre avis, en quelle position se situent les décès liés à la qualité de l'air en France ?

- ☐ Première
- ☐ Deuxième
- ☐ Troisième





Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

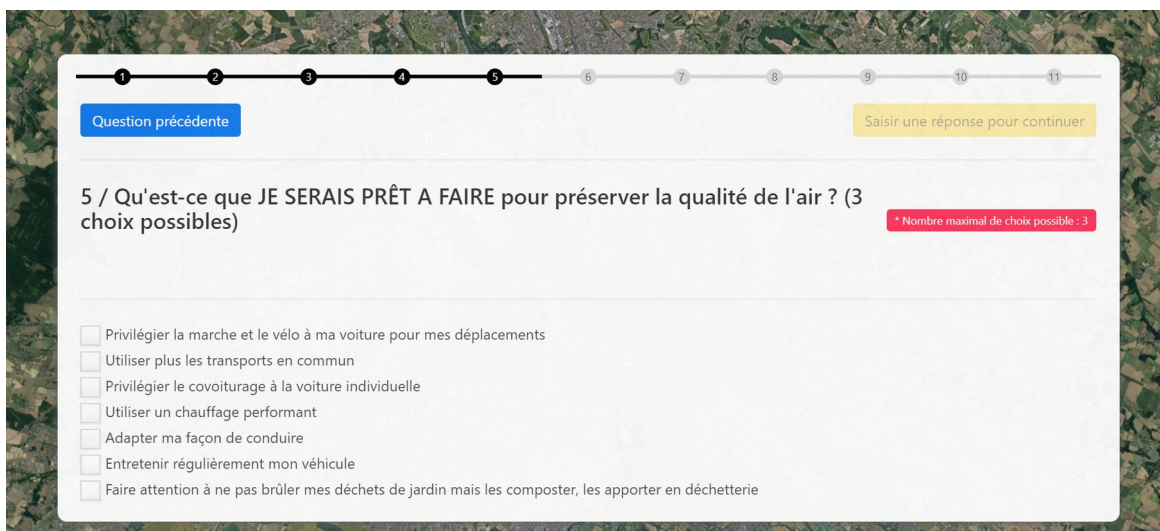
Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

4 / A mon niveau, qu'est-ce que JE FAIS AUJOURD'HUI pour préserver la qualité de l'air ? (3 choix possibles)

\* Nombre maximal de choix possible : 3

- ☐ Je privilégie le vélo et la marche plutôt que la voiture pour mes déplacements
- ☐ J'utilise les transports en commun
- ☐ Je pratique le covoiturage
- ☐ J'utilise un mode de chauffage performant
- ☐ J'adapte ma façon de conduire (je réduis ma vitesse, je coupe le moteur lors d'arrêts prolongés)
- ☐ J'entretiens régulièrement mon véhicule
- ☐ Je composte, je valorise mes déchets



Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

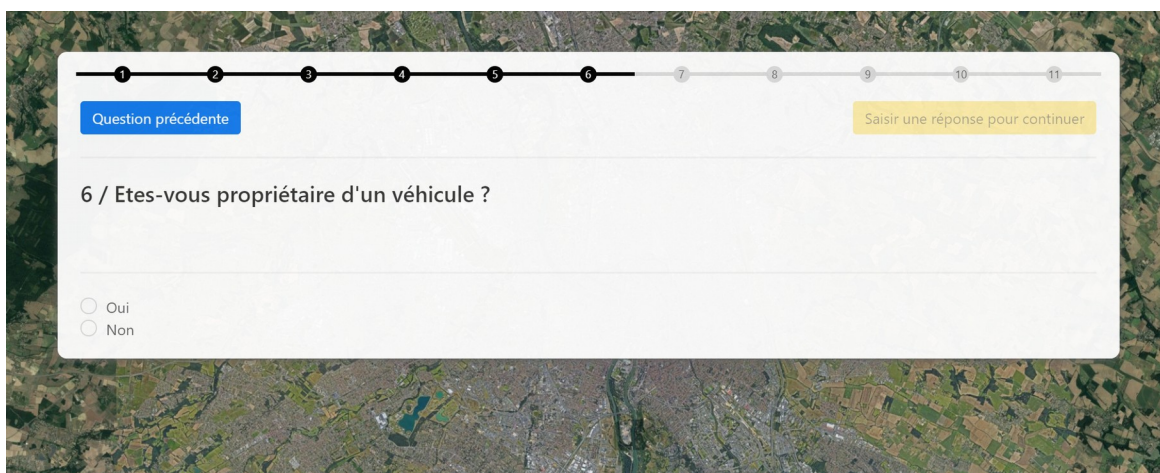
Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

5 / Qu'est-ce que JE SERAIS PRÊT A FAIRE pour préserver la qualité de l'air ? (3 choix possibles)

\* Nombre maximal de choix possible : 3

- ☐ Privilégier la marche et le vélo à ma voiture pour mes déplacements
- ☐ Utiliser plus les transports en commun
- ☐ Privilégier le covoiturage à la voiture individuelle
- ☐ Utiliser un chauffage performant
- ☐ Adapter ma façon de conduire
- ☐ Entretenir régulièrement mon véhicule
- ☐ Faire attention à ne pas brûler mes déchets de jardin mais les composter, les apporter en déchetterie



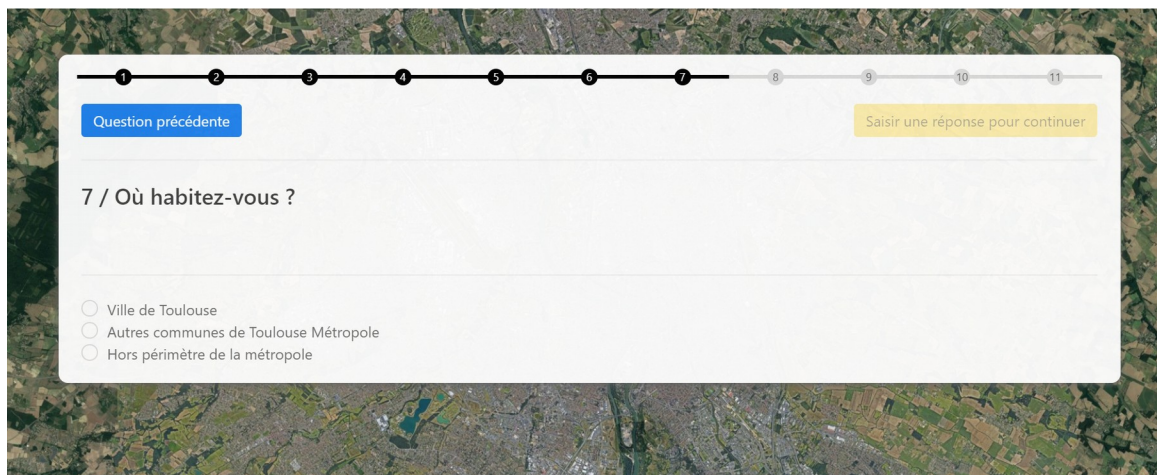
Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

6 / Etes-vous propriétaire d'un véhicule ?

- ☐ Oui
- ☐ Non



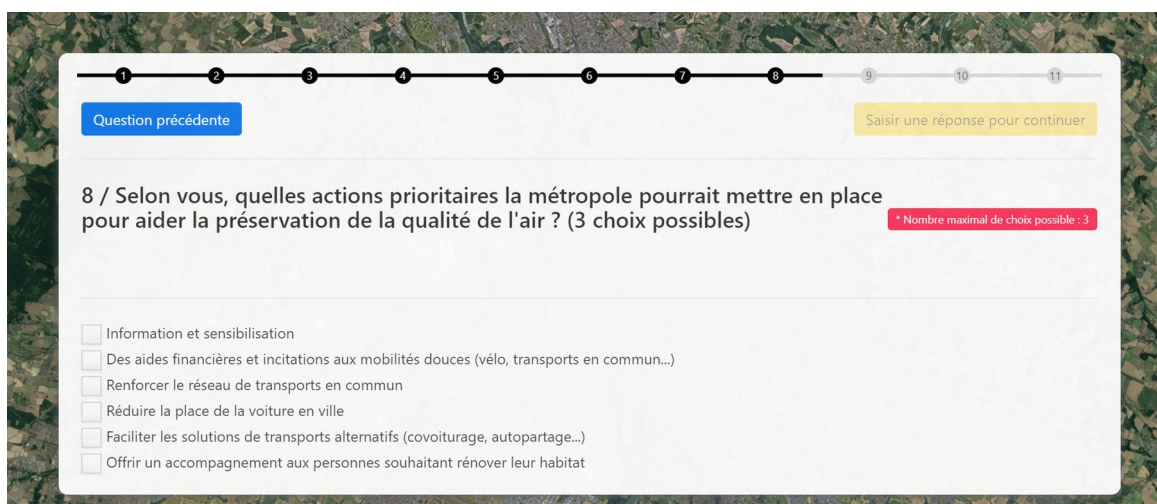
Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

7 / Où habitez-vous ?

- ☐ Ville de Toulouse
- ☐ Autres communes de Toulouse Métropole
- ☐ Hors périmètre de la métropole



Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

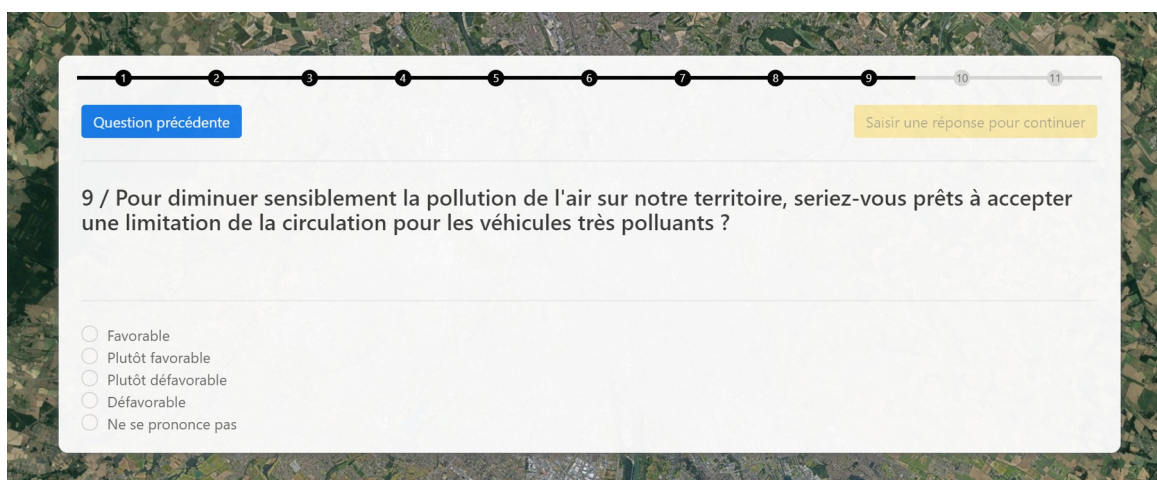
Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

8 / Selon vous, quelles actions prioritaires la métropole pourrait mettre en place pour aider la préservation de la qualité de l'air ? (3 choix possibles)

\* Nombre maximal de choix possible : 3

- ☐ Information et sensibilisation
- ☐ Des aides financières et incitations aux mobilités douces (vélo, transports en commun...)
- ☐ Renforcer le réseau de transports en commun
- ☐ Réduire la place de la voiture en ville
- ☐ Faciliter les solutions de transports alternatifs (covoiturage, autopartage...)
- ☐ Offrir un accompagnement aux personnes souhaitant rénover leur habitat



Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

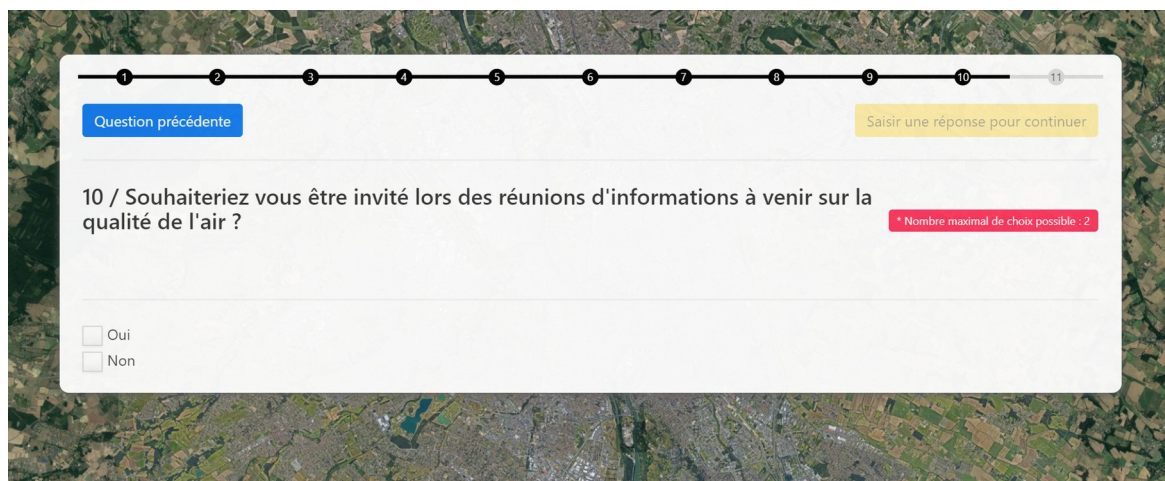
Question précédente

Saisir une réponse pour continuer

9 / Pour diminuer sensiblement la pollution de l'air sur notre territoire, seriez-vous prêts à accepter une limitation de la circulation pour les véhicules très polluants ?

- ☐ Favorable
- ☐ Plutôt favorable
- ☐ Plutôt défavorable
- ☐ Défavorable
- ☐ Ne se prononce pas





Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente

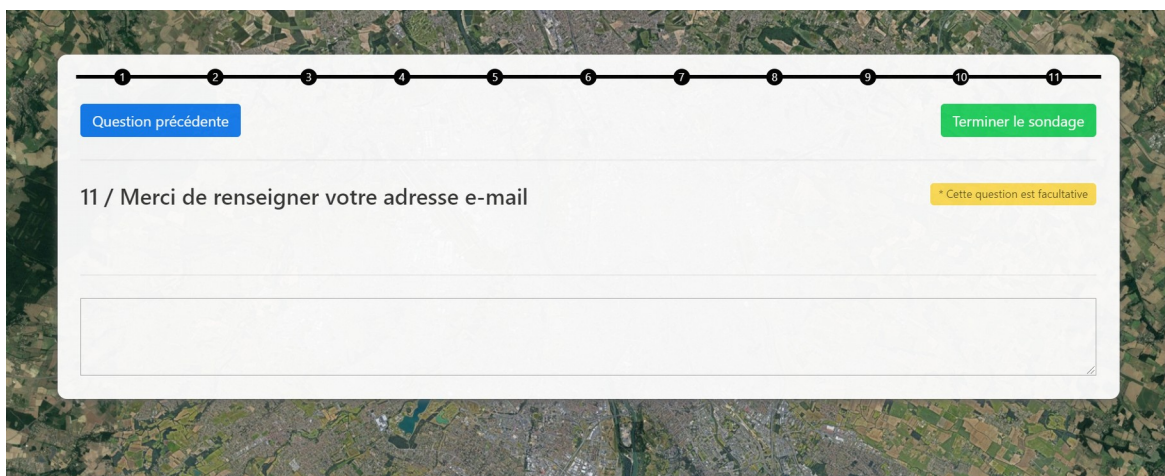
Saisir une réponse pour continuer

10 / Souhaiteriez vous être invité lors des réunions d'informations à venir sur la qualité de l'air ?

\* Nombre maximal de choix possible : 2

☐ Oui

☐ Non



Progress bar: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Question précédente

Terminer le sondage

11 / Merci de renseigner votre adresse e-mail

\* Cette question est facultative

## Liste des acteurs rencontrés lors des réunions bilatérales

Six entretiens bilatéraux se sont déroulés entre le 21 mars et le 10 juillet 2019.

| Typologie d'acteur                              | Représentants rencontrés                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Date de la rencontre       |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Transporteurs                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fédération Nationale des Transporteurs</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 1 <sup>er</sup> avril 2019 |
| Associations relatives à la mobilité            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Association Deux pieds Deux Roues (2P2R)</li> <li>Fédération Française des Véhicules d'Epoque</li> <li>Association des Usagers/Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE)</li> <li>Vélocution Toulouse</li> </ul>                                                                                                                                                                         | 9 avril 2019               |
| Associations environnementales                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>France Nature Environnement (FNE)</li> <li>Alternatiba</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 16 avril 2019              |
| Commerçants et Artisans                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Chambres de Commerce et d'Industrie de Toulouse</li> <li>Chambres de Métiers et de l'Artisanat de Toulouse</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 6 mai 2019                 |
| Entreprises                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Airbus</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 3 juin 2019                |
| Réunion à la Chambre de Commerce et d'Industrie | <ul style="list-style-type: none"> <li>Airbus</li> <li>Chambre des Métiers et de l'Artisanat</li> <li>Apports (cabinet de recrutement)</li> <li>PACFA (immobilier d'entreprise)</li> <li>Arthur Loyd (Conseil en immobilier d'entreprise)</li> <li>Thales Aliena Space,</li> <li>CNPA (Conseil National des Professions de l'Automobile)</li> <li>Jimenez FVA (société de transport)</li> <li>RSO (société de transports)</li> <li>MEDEF 31</li> <li>Dynamag</li> </ul> | 3 juillet 2019             |

## Liste des commissions de quartiers informées durant la concertation

| Dates     | Territoire  | Lieu                                                | Nombre de personnes présentes |
|-----------|-------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------|
| 13.05.19  | Secteur 4.2 | Maison de la citoyenneté Est                        | 70                            |
| 27.05.19  | Secteur 4.3 | Salle Limayrac – 22 rue Darasse                     | 150                           |
| 3.06.19   | Secteur 5.3 | La brique rouge<br>9 rue Draguignan                 | 40                            |
| 5.06.19   | Secteur 2.2 | Salle Lafage<br>2 rue Lafage                        | 130                           |
| 12.06.19  | Secteur 6.3 | CCAM<br>1 place Martin Luther King<br>Bellefontaine | 40                            |
| 12.06.19  | Secteur 2.1 | Salle San Subra<br>Saint-Cyprien                    | 80                            |
| 12.06.19  | Secteur 6.4 | Salle Jean Diebold<br>Place des glières             | 20                            |
| 13.06.19  | Secteur 3.1 | Maison de quartier Nord                             | 80                            |
| 18.06.19  | Secteur 1.3 | Grande salle des commissions - Capitole             | 60                            |
| 20.06.19  | Secteur 2.3 | Centre culturel Henri Desbals<br>Bagatelle          | 60                            |
| 20.06. 19 | Secteur 1.2 | 3 rue Pierre Laplace                                | 45                            |
| 26.06.19  | Secteur 3.3 | Salle Cuvier                                        | 60                            |
| 1.07. 19  | Secteur 1.1 | Grande salle des commissions - Capitole             | 50                            |
| 1.07.19   | Secteur 3.2 | Espace Job                                          | 130                           |



## Liste des structures participantes au groupe de réflexion

### Collectivités et institutions

- Toulouse Métropole
- Tisséo Collectivités
- Atmo-Occitanie
- CODEV
- Université Toulouse 3

### Chambres consulaires

- Chambre des Métiers et de l'Artisanat

### Acteurs socio-professionnels et représentants

- Airbus
- Toulouse Logistique Urbaine
- URBV
- FNTR
- Thales Alenia Space
- ATB

### Acteurs associatifs

- Comité de quartier Minimes-Barrières de Paris
- Fédération Française des Motards en Colère
- Collectif Alternatives Territoriales Toulouse
- Fédération Française des Véhicules d'Epoque
- Automobile club du midi
- 2 Pieds 2 roues
- Vélorution
- France Nature Environnement

### Innovations et start-up

- Citiz

### Autres acteurs de la mobilité

- AUTATE

### Autres acteurs

- Agir pour le climat



# L'HYPOTHÈSE A

## Le périmètre



La Zone à Faible Emission est délimitée :

- au nord et à l'ouest par le Canal du Midi, entre les Ponts Jumeaux et le pont des Demoiselles ;
- au sud par le Pont Pierre de Coubertin (île du Ramier) et l'avenue Crampel ;
- à l'ouest par l'axe Avenue de Muret / Fer à Cheval / Allée Charles de Fitte / Pont des Catalans / Allée de Barcelone et de Brienne.
- aux Amidonniers, le périmètre est délimité par la Garonne.



Ces voies structurantes restent accessibles à tous les véhicules.

## Les véhicules concernés

TOUTES LES CATÉGORIES DE VÉHICULES SONT CONCERNÉES

NE CIRCULENT PLUS DANS LA ZFE



Soit 8 500 véhicules dont 2 000 appartiennent à des ménages résidant dans le territoire de la ZFE.

CONTINUENT À CIRCULER DANS LA ZFE



Pour connaître la pastille Crit'Air de votre véhicule, rendez-vous sur [certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## qui est concerné ?

Le périmètre de la ZFE regroupe



**90 400**  
HABITANTS



**76 100**  
EMPLOIS

## La temporalité



24H/24 - 7 JOURS/7

# LES EFFETS POTENTIELS

## pour la qualité de l'air



Appréciation globale de l'amélioration de la qualité de l'air



## pour la santé

**27 000** PERSONNES  
environ bénéficient d'une amélioration de la qualité de l'air



## pour la circulation et les déplacements

Dans cette hypothèse, les reports de trafic générés sont relativement faibles.

- Le centre-ville est interdit aux véhicules les plus polluants. Cette mesure entraîne une légère baisse de la circulation en lien avec le centre ville (environ 900 véhicules en moins à l'heure de pointe le soir).
- On observe également un léger report sur l'ensemble du périphérique.



**toulouse métropole**

**en grand !**





# L'HYPOTHÈSE B

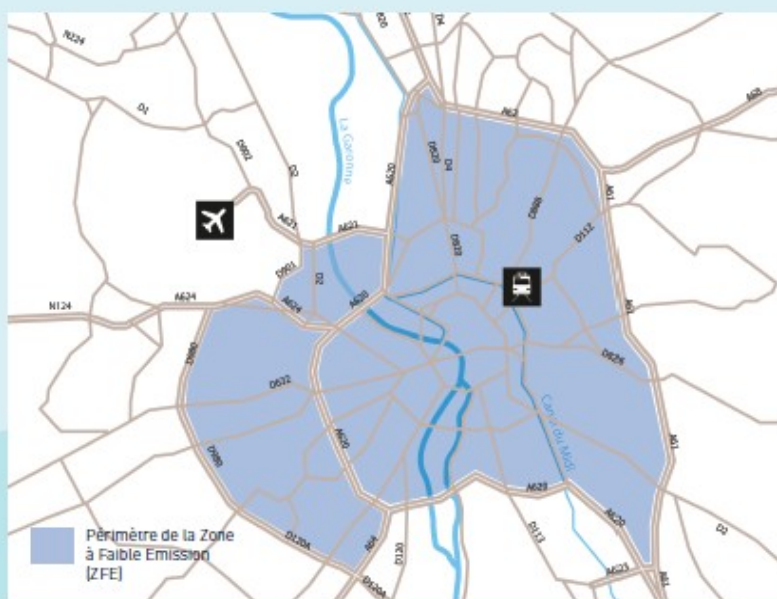
## Le périmètre



La Zone à Faible Emission est délimitée :

- par le périphérique à l'Est, au Sud et au Nord ;
- par la Rocade Arc-en-Ciel et le Fil d'Ariane (RD901/A621) à l'Ouest.

Ces voies structurantes ainsi que la rocade ouest restent accessibles à tous les véhicules.



## Les véhicules concernés

TOUTES LES CATÉGORIES DE VÉHICULES SONT CONCERNÉES

NE CIRCULENT PLUS DANS LA ZFE



Soit 38 500 dont 22 800 appartiennent à des ménages résidant dans le territoire de la ZFE.

CONTINUENT À CIRCULER DANS LA ZFE



Pour connaître la pastille Crit'Air de votre véhicule, rendez-vous sur [certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## qui est concerné ?

Le périmètre de la ZFE regroupe



**420 000**  
HABITANTS



**213 000**  
EMPLOIS

## La temporalité



24H/24 - 7 JOURS/7

# LES EFFETS POTENTIELS

## pour la qualité de l'air

Diminution des oxydes d'azote (NOx)



**-85 t/an**  
de NOx en moins  
dans le périmètre  
de la ZFE

Diminution des particules fines (PM2.5)



**-6 t/an**  
de PM2.5 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Diminution des particules fines (PM10)



**-7,1 t/an**  
de PM10 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Appréciation globale de l'amélioration de la qualité de l'air



Amélioration Dégradation  
Source : Atmo Occitanie 2019

## pour la santé

**110 000** PERSONNES

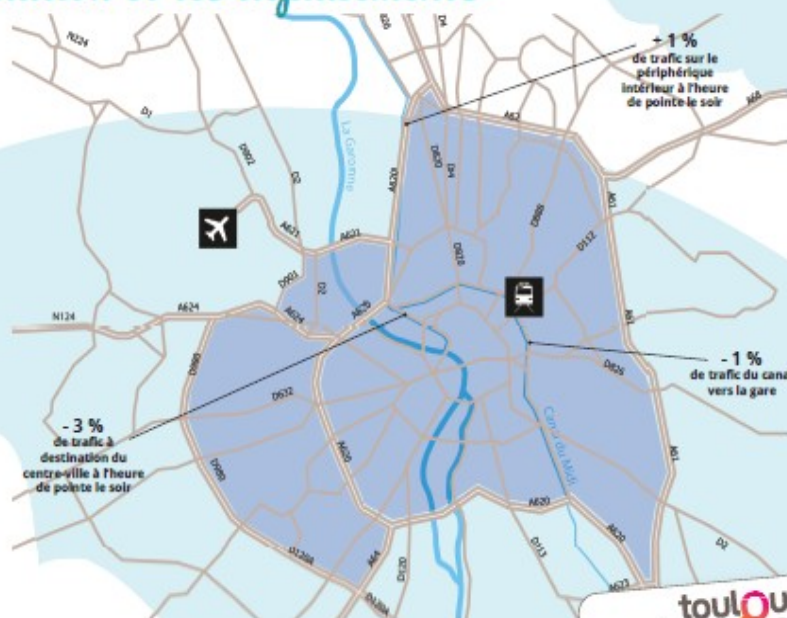
environ bénéficient d'une  
amélioration  
de la qualité de l'air



## pour la circulation et les déplacements

Dans cette hypothèse,  
les reports de trafic  
sont relativement  
faibles.

- On observe une légère baisse du trafic à l'intérieur de la ZFE (environ 2 000 véhicules en moins à l'heure de pointe le soir). Il n'y a pas d'effet notable en termes de report de trafic sur le périphérique.
- On observe des reports assez diffus et répartis sur l'ensemble du réseau structurant (c'est-à-dire les grands axes de circulation permettant d'accéder à la ZFE).



toulouse  
métropole

en grand !



# L'HYPOTHÈSE C

## Le périmètre

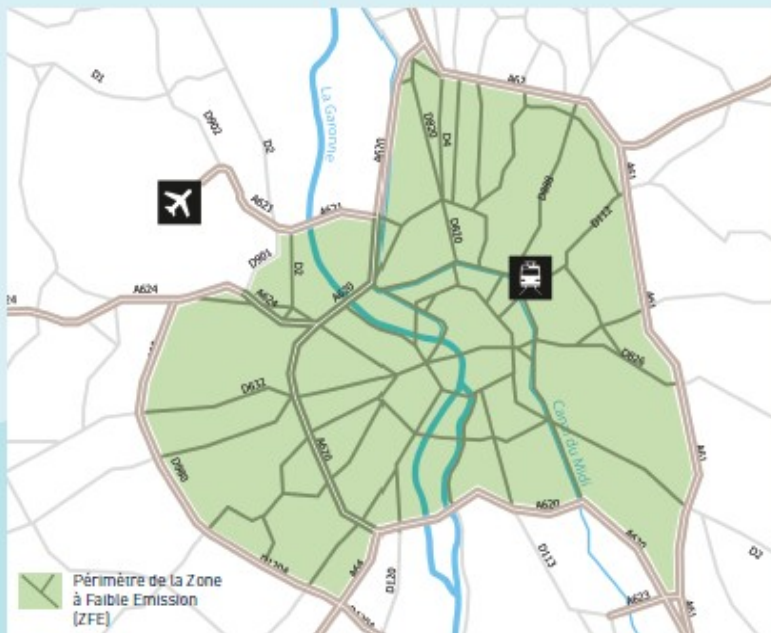


La Zone à Faible Emission est délimitée .

- par le périphérique à l'Est, au Sud et au Nord ;
- par la Rode Arc-en-Ciel et le Fil d'Ariane (RD901/A621) à l'Ouest.

Pour cette hypothèse, une partie du périphérique Ouest et une partie de la route d'Auch (A624) sont incluses dans la ZFE.

Ces voies ne sont plus accessibles aux véhicules circulant à l'intérieur de la ZFE.



## Les véhicules concernés

TOUTES LES CATEGORIES DE VÉHICULES SONT CONCERNÉES

NE CIRCULENT PLUS DANS LA ZFE



Soit 38 500 véhicules dont 22 800 appartiennent à des ménages résidant dans le territoire de la ZFE.

CONTINUENT À CIRCULER DANS LA ZFE



Pour connaître la pastille Crit'Air de votre véhicule, rendez-vous sur [certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## qui est concerné ?

Le périmètre de la ZFE regroupe



420 000  
HABITANTS



213 000  
EMPLOIS

## La temporalité



24H/24 - 7 JOURS/7



# LES EFFETS POTENTIELS

## pour la qualité de l'air

Diminution des oxydes d'azote (NOx)



**-106 t/an**  
de NOx en moins  
dans le périmètre  
de la ZFE

Diminution des particules fines (PM2.5)



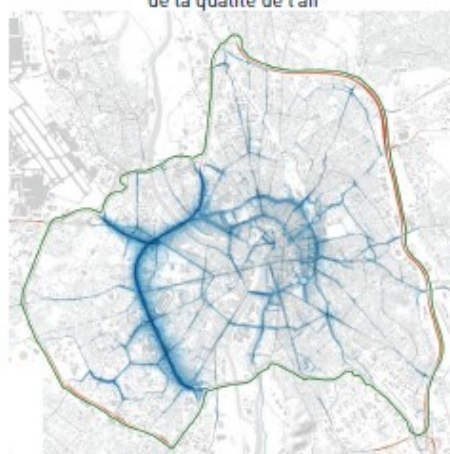
**-7,7 t/an**  
de PM2.5 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Diminution des particules fines (PM10)



**-8,8 t/an**  
de PM10 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Appréciation globale de l'amélioration de la qualité de l'air



Amélioration Dégradation  
Source : Atmo Occitanie

## pour la santé

**171 000** PERSONNES  
environ bénéficient d'une  
amélioration  
de la qualité de l'air



## pour la circulation et les déplacements

Dans cette hypothèse, les reports de trafic générés sont relativement faibles.

- On observe une baisse du trafic à l'intérieur de la ZFE (environ 2 000 véhicules en moins à l'heure de pointe le soir).
- L'intégration, dans la ZFE, d'une partie du périphérique Ouest et d'une partie de la route d'Auch (A624), génère une baisse du trafic sur ces axes.
- Le report du trafic s'effectue principalement sur le périphérique Est et la rocade Arc-en-Ciel.



toulouse  
métropole

en grand !



# L'HYPOTHÈSE D

## Le périmètre

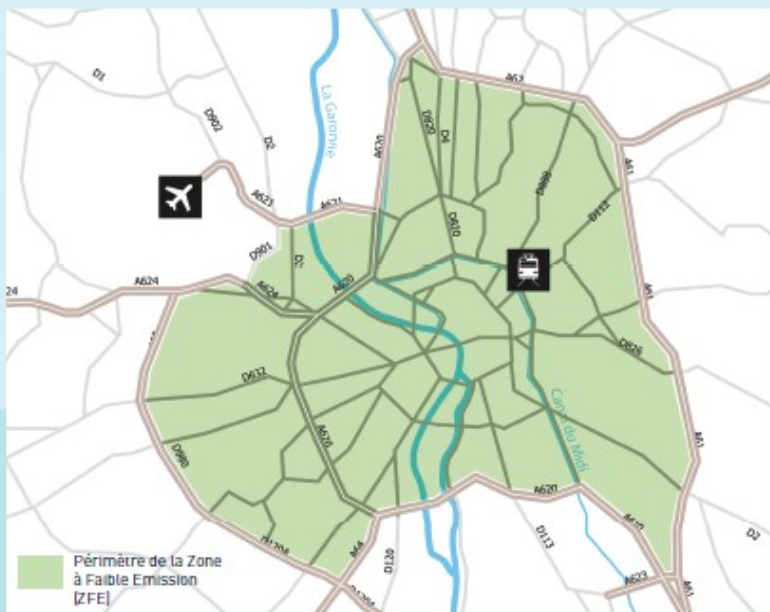


La Zone à Faible Emission est délimitée .

- par le périphérique à l'Est, au Sud et au Nord ;
- par la Rocade Arc-en-Ciel et le Fil d'Ariane (RD901/A621) à l'Ouest.

Pour cette hypothèse, une partie du périphérique Ouest et une partie de la route d'Auch (A624) sont incluses dans la ZFE.

Ces voies ne sont plus accessibles aux véhicules circulant à l'intérieur de la ZFE.



## Les véhicules concernés

TOUTES LES CATÉGORIES DE VÉHICULES SONT CONCERNÉES

NE CIRCULENT PLUS DANS LA ZFE



Soit 15 000 véhicules dont 9 600 appartiennent à des ménages résidant dans le territoire de la ZFE.

CONTINUENT À CIRCULER DANS LA ZFE



Pour connaître la pastille Crit'Air de votre véhicule, rendez-vous sur [certificat-air.gouv.fr](http://certificat-air.gouv.fr)

## qui est concerné ?

Le périmètre de la ZFE regroupe



420 000  
HABITANTS



213 000  
EMPLOIS

## La temporalité



24H/24 - 7JOURS/7

# LES EFFETS POTENTIELS

## pour la qualité de l'air

Diminution des  
oxydes d'azote  
(NOx)



**-38 t/an**  
de NOx en moins  
dans le périmètre  
de la ZFE

Diminution des  
particules fines  
(PM2.5)



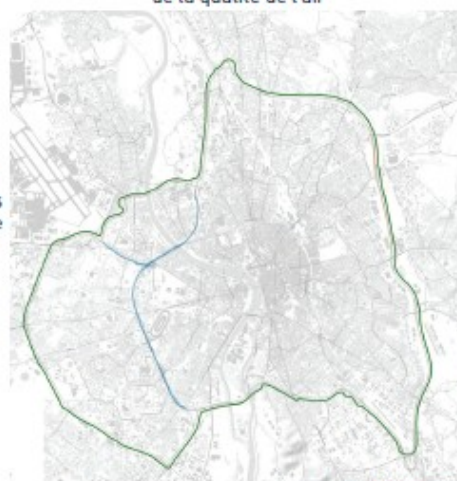
**-3,2 t/an**  
de PM2.5 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Diminution des  
particules fines  
(PM10)



**-3,5 t/an**  
de PM10 en moins  
dans le périmètre de  
la ZFE

Appréciation globale de l'amélioration  
de la qualité de l'air



## pour la santé

**1 800** PERSONNES  
environ bénéficient d'une  
amélioration  
de la qualité de l'air

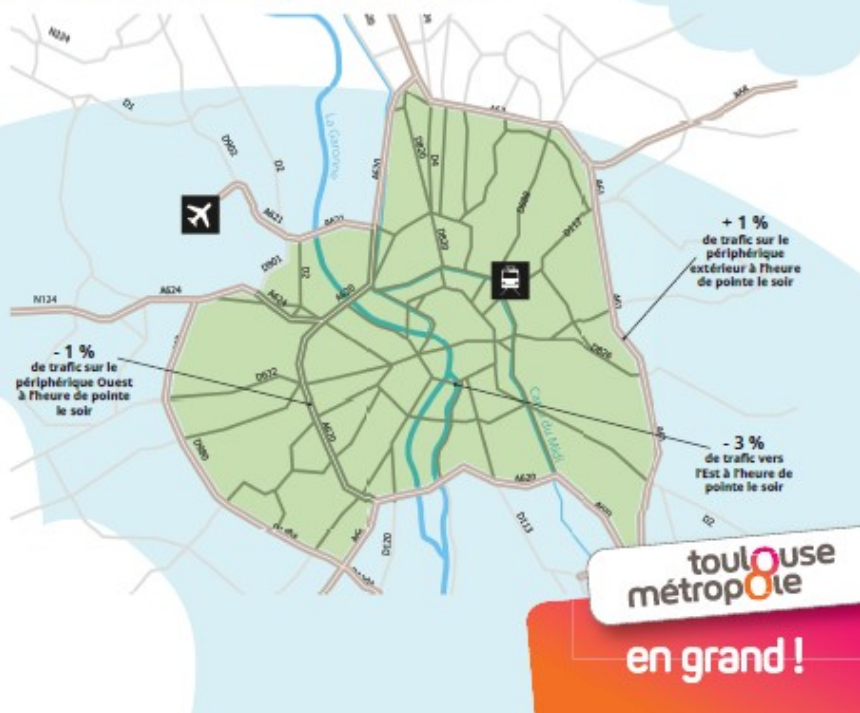


## pour la circulation et les déplacements

Dans cette hypothèse,  
les effets de la ZFE  
sont faibles.

Compte rendu du  
nombre de véhicules  
concernés, la baisse  
du trafic est limitée  
(700 véhicules en  
moins à la période de  
pointe du soir).

Les reports de trafic  
à l'extérieur du  
périmètre de la ZFE  
sont similaires à ceux  
de l'hypothèse C avec  
des volumes plus  
faibles (périphérique  
est et rocade arc-en-  
ciel).



toulouse  
métropole

en grand !





Qualité de l'air  
On s'exprime !

**Toulouse Métropole**  
6 rue René Leduc  
BP 35821 - 31505 Toulouse Cedex 5  
Tél. : 05 81 91 72 00

toulouse  
métropole

en grand !