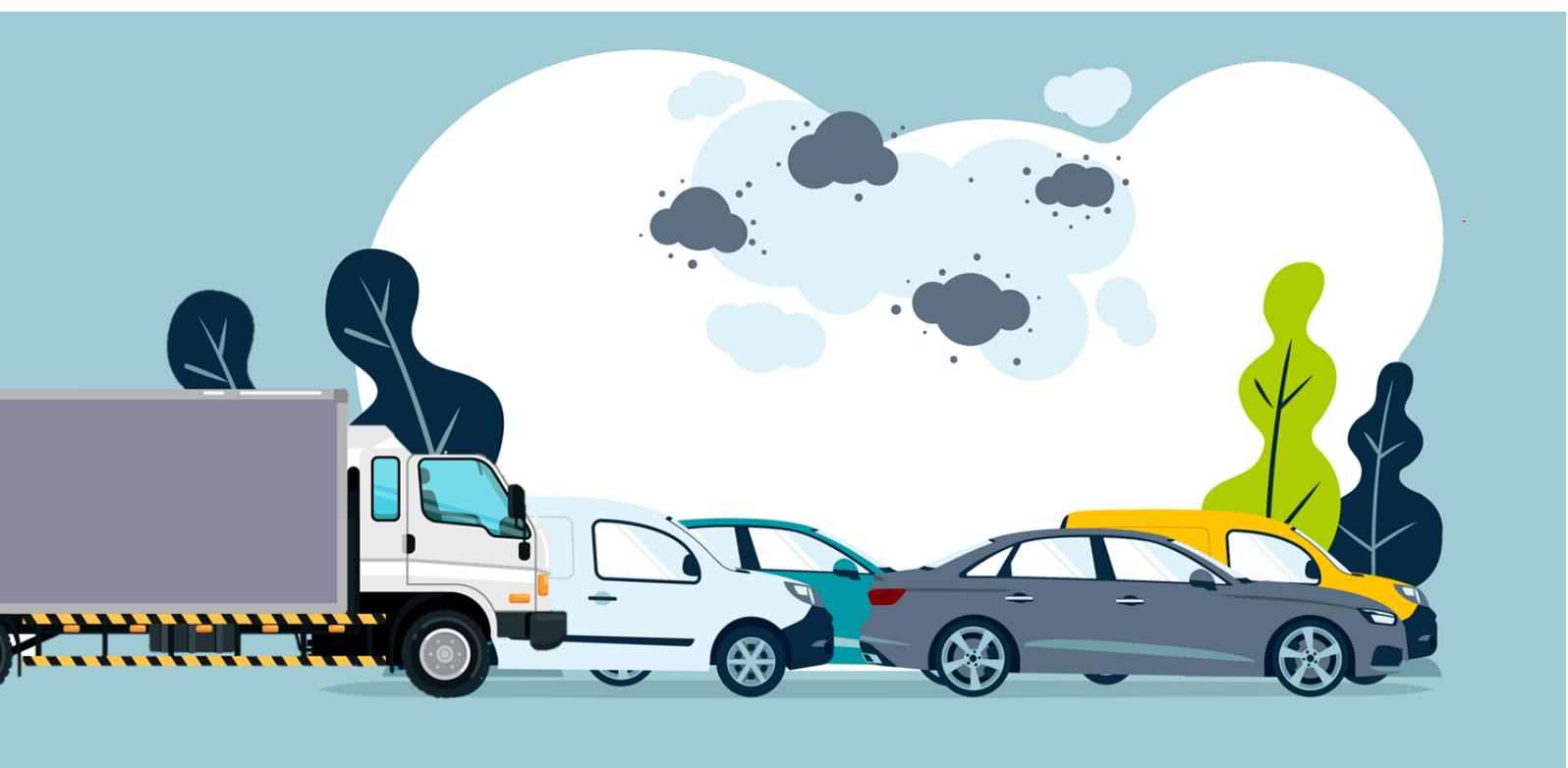


# CONSULTATION RÉGLEMENTAIRE

## Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFEm)

### BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

7 juin 2021 – 5 juillet 2021



## SOMMAIRE

### **PRÉAMBULE** **p 3**

1. Le déroulement de la consultation..... p 6
2. Le principe de la mise en place d'une ZFEm..... p 7
3. La pertinence du système Crit'air..... p 9
4. Les modalités de la ZFEm envisagée..... p 11
5. Les dérogations..... p 15
6. Les effets de la ZFEm..... p 17
7. Les impacts socio-économiques..... p 22
8. Les mesures d'accompagnement..... p 24
9. Le contrôle et la verbalisation..... p 32
10. L'information et la communication..... p 33

### **PROPOSITIONS D'ADAPTATION** **p 34**

## PRÉAMBULE

La qualité de l'air est la deuxième cause de mortalité en France. D'après une étude de *Santé Publique France* de 2016, elle est responsable de 48 000 décès prématurés chaque année à l'échelle du pays, dont plus de 2 800 en Occitanie. Trois polluants sont majoritairement responsables de ces décès prématurés : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les particules en suspension dont le diamètre est inférieur à 10µm (PM<sub>10</sub>) et celles dont le diamètre est inférieur à 2,5µm (PM<sub>2,5</sub>).

Malgré une tendance globale à l'amélioration de la qualité de l'air depuis plus de 10 ans, un dépassement du seuil réglementaire lié au dioxyde d'azote est observé chaque année sur Toulouse Métropole.

En 2017, selon Atmo Occitanie, entre 5 150 et 10 250 personnes étaient régulièrement exposées à des concentrations de dioxyde d'azote supérieures à la valeur limite pour la protection de la santé sur la métropole toulousaine.

Afin de supprimer l'exposition des habitants à des seuils néfastes pour la santé et d'améliorer la santé et la qualité de l'air des habitants, la réglementation impose des actions rapides telles que l'instauration des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFEm).

Ainsi, Toulouse Métropole se voit imposer par la loi la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions mobilité. La Loi Climat et Résilience du 22 Août 2021 a étendu à 43 agglomérations en France l'obligation d'instaurer une telle mesure.

Toulouse Métropole est aujourd'hui sur le point d'instaurer son dispositif de restriction de la circulation.

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

C'est la raison pour laquelle la ZFEm proposée se veut progressive pour laisser la possibilité aux automobilistes d'anticiper ces restrictions.

Pour se conformer à la réglementation en vigueur et permettre à chacun de prendre connaissance du dispositif envisagé, Toulouse Métropole a poursuivi la concertation avec une consultation réglementaire du public qui s'est déroulée du 7 juin 2021 au 5 juillet 2021. Elle a permis à chacun de donner son avis sur la mise en œuvre de la ZFEm sur la plateforme de concertation « Je participe » de Toulouse Métropole.

357 contributions ont été déposées sur la plateforme de consultation. Elles sont traduites et regroupées dans 10 fiches thématiques qui synthétisent les éléments des contributions. Traitant de plusieurs thématiques, une contribution est donc comptabilisée autant de fois qu'elle traite de thématiques différentes.

Pour chacune des 10 thématiques abordées, les grands enseignements, les propositions émises et les perspectives résultants de l'analyse sont présentées.

Après la publication de ce bilan et la signature de l'arrêté, la ZFEm entrera en vigueur, pour un déploiement progressif jusqu'en 2024 pour les communes de Toulouse, Tournefeuille et Colomiers.

## La concertation sur la ZFEm

### La concertation volontaire amont en 2019



**1 600 personnes rencontrées**



**1 194 contributions**



**314 questionnaires** sur la qualité de l'air administrés

- 318 issues des débats nacelles 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**

### La consultation réglementaire en 2021



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

- L'avis de consultation
- Le dossier de consultation
- Les projets d'arrêtés
- Un espace d'information sur les mesures d'accompagnement
- Un espace de participation



3042 pages vues sur la plateforme « Je participe »



357 contributions



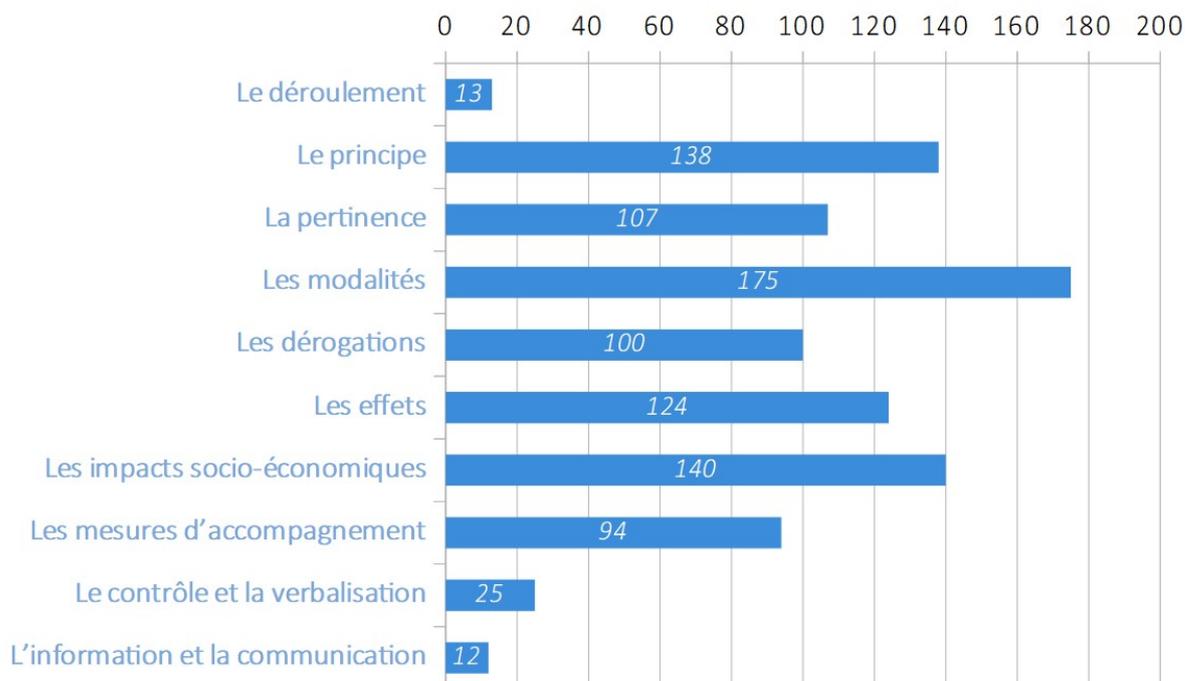
281 contributeurs



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



### 10 thématiques abordées



# 1. LE DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION

## 13 mentions dans les 357 contributions



Les sujets abordés portent sur :

- La communication
- le contenu des éléments techniques

### 1.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 1.1.1 La communication

Moins de 2 % des participants sont revenus sur les modalités de la mise en consultation du projet. Ils jugent que ce projet a fait l'objet d'une consultation dont la communication aurait pu être plus importante. Ils regrettent que cette consultation soit trop proche de la mise en œuvre de la ZFEm. Pour ces participants, cela laisse penser que le projet est déjà acté, dans son opportunité et ses modalités, que les adaptations du dispositif seront limitées.

#### 1.1.2 Le contenu des éléments techniques

2 % des participants pensent que toutes les informations techniques nécessaires pour se forger un avis sur le projet ne sont pas mises à disposition. Selon eux, le dossier de consultation ne précise pas certaines informations jugées nécessaires à la discussion de l'opportunité de la ZFEm : objectifs à atteindre en matière de réduction de la pollution pour être conforme aux préconisations de l'OMS, réductions effectives des personnes exposées, hypothèses de calculs, report de trafic sur certaines zones...

### 1.2 Éléments de réponse

- La consultation du public a fait l'objet d'un avis de consultation sur le site Internet de la Métropole et dans la presse, 7 jours avant le début de la consultation, conformément aux dispositions légales.
- L'étude réglementaire présente le dispositif de la Zone à Faible Émission Mobilité (ZFEm) conformément aux exigences réglementaires. La partie 6 du dossier de consultation est dédiée à l'exploitation des résultats des modélisations réalisées par Atmo Occitanie et détaille les effets des restrictions de circulation sur les émissions de polluants atmosphériques pour évaluer les effets de la ZFEm.
- Un effort de pédagogie a été fait dans le résumé non technique pour rendre le sujet compréhensible par tous et faciliter l'accès aux principaux résultats et données techniques.
- L'intégralité des études techniques et des modélisations réalisées par Atmo Occitanie sur la ZFEm étaient consultables sur la plateforme ou via le site internet d'Atmo Occitanie et le sont encore. Ces études intègrent toutes les données actuelles et modélisées sur la qualité de l'air, le nombre de personnes exposées à des dépassements, les hypothèses de modélisations. Le bilan des études réalisées reste consultable, il s'agit du document intitulé « Impact du projet adopté de la zone à faible émission mobilité de l'agglomération toulousaine sur la qualité de l'air ».
- Les pièces réglementaires : dossier de consultation, modélisations des impacts de la ZFEm et les projets d'arrêtés de circulation ont été consultables pendant toute la durée de la consultation en ligne, soit du 7 juin au 5 juillet 2021.

## 2. LE PRINCIPE DE LA MISE EN PLACE D'UNE ZFEm

138 mentions dans les 357 contributions



Les sujets abordés portent sur :

- L'opportunité de la démarche
- Les objectifs de la démarche
- Le fondement scientifique
- Les libertés individuelles

### 2.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 2.1.1 L'opportunité de la démarche

38 % des contributions portent sur l'opportunité du projet.

Pour ces contributeurs, la mise en place de la ZFEm est remise en cause du fait des impacts socio-économiques qu'elle pourrait engendrer, aussi bien pour les particuliers que pour les acteurs socio-économiques. Elle est perçue comme une mesure d'« *écologie punitive* ».

Des propositions sont formulées : la circulation alternée, la journée sans voiture, la réduction des vitesses, la révision des modes de conduite, des mesures plus ciblées comme un encadrement plus strict de la livraison en centre-ville, les péages urbains...

#### 2.1.2 Les objectifs de la démarche

9% des participants contestent l'utilité de la ZFEm pour des raisons de santé publique, arguant que l'opportunité de cette démarche est uniquement guidée par la réglementation européenne, un arrêt de la Cour de justice européenne et sa traduction en droit français. Certains demandent à ce titre un référendum à l'échelle nationale, considérant les potentiels impacts socio-économiques de la démarche.

#### 2.1.3 Le fondement scientifique

10 % des contributions remettent en cause le fondement scientifique de la démarche et ses effets sur la qualité de l'air. Plusieurs contributions mentionnent également que la qualité de l'air tend plutôt à s'améliorer sur le territoire de Toulouse Métropole ces dernières années, ce qui rendrait inutile la ZFEm.

#### 2.1.4 Les libertés individuelles

7% des contributeurs contestent le principe même d'instauration de la ZFEm. Ils qualifient la ZFEm « *d'illégale* », de « *liberticide* », elle constitue selon eux d'une atteinte à la liberté de circuler et une « *confiscation de bien* ». Ils se questionnent sur la légalité de la mesure.

### 2.2 Éléments de réponse

#### 2.2.1 Rappel des éléments du dossier de consultation

- o Selon Atmo Occitanie, en 2017 sur la métropole toulousaine, entre 5 150 et 10 250 personnes étaient régulièrement exposées à des concentrations de dioxydes d'azote supérieures à la valeur limite pour la protection de la santé, dont le seuil est fixé à 40 µg/m<sup>3</sup> en moyenne annuelle pour ce polluant, au sein de la métropole toulousaine.

- Malgré une baisse des émissions sur son territoire, la France a reçu, en février 2017, un avis motivé relatif aux dépassements récurrents des normes, en pointant l'insuffisance de résultats des politiques publiques mises en place et mettant en demeure l'État pour agir.  
En mai 2018, la Commission Européenne a décidé de renvoyer la France devant la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) pour manquement à l'application du droit communautaire relatif aux normes de qualité de l'air, considérant que les actions présentées par la France n'étaient pas suffisantes pour réduire la pollution. Le 24 octobre 2019, cette dernière a confirmé sa position en prononçant un arrêt pour manquement contre la France.  
Le 12 juillet 2020, le Conseil d'État a jugé que les dispositions de la directive 2008/50/CE n'étaient pas respectées en France. Le 4 août dernier, il a ordonné le versement d'une amende de 10 millions d'euros par l'État aux associations requérantes et aux acteurs en charge des actions d'amélioration ou de surveillance de la qualité de l'air pour le retard accumulé dans l'atteinte des normes de qualité de l'air. Il pourrait réitérer cette demande de versement tous les 6 mois tant que la situation réglementaire n'est pas atteinte.
- En France, c'est l'État qui impose aux collectivités en dépassement récurrent de mettre en place une ZFEm. Depuis l'approbation de la loi Climat et résilience, elle s'impose avant 2024 dans toutes les collectivités de plus de 150 000 habitants.

## 2.2.2 Précisions complémentaires

### Autres actions en matière d'amélioration de la qualité de l'air

#### Circulation différenciée et ZFEm

Ces deux mesures ne répondent pas aux mêmes objectifs et il convient de bien les différencier.

- La circulation différenciée est mise en œuvre lors de pics de pollution prolongés afin de limiter les émissions de particules fines. Elle ne permet pas de répondre aux enjeux de l'exposition prolongée et de la pollution chronique. Il s'agit d'une mesure ponctuelle d'urgence.
- La ZFEm vise à réduire à long terme les émissions de polluants atmosphériques pour améliorer durablement la qualité de l'air et diminuer les concentrations annuelles auxquelles est exposée la population. Il s'agit d'une mesure permanente de fond.

#### Réduction des vitesses

- Pour ce qui concerne la réduction des vitesses sur les voiries :
  - sur le périurbain : cette compétence relève de l'État
  - sur les autres voies :
    - 830 km de voiries sur Toulouse Métropole sont déjà réglementées en zone apaisée (zone 30, zone de rencontre et aire piétonne).
    - Dans le secteur intra-périurbain (hors axes principaux), la grande majorité des voies est déjà en zone apaisée.
    - Des extensions se font régulièrement sur Toulouse comme sur la périphérie.

La réduction de la vitesse à 30km/h est bénéfique pour la sécurité routière en améliorant la cohabitation des modes et contribue à développer les modes doux (piétons – vélos). Elle est en ce sens bénéfique pour limiter la pollution atmosphérique mais ce n'est pas directement une action pour limiter la pollution. Elle est plutôt complémentaire d'autres actions dont la ZFEm fait partie.

### 3. LA PERTINENCE DU SYSTÈME CRIT'AIR

#### 107 mentions dans les 357 contributions



#### Les sujets abordés portent sur :

- Le système Crit'Air
- Les alternatives au dispositif

### 3.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 3.1.1 Les critiques adressées au système :

##### La pollution réelle des véhicules (CO<sub>2</sub>, SUV,...)

Le système Crit'Air est remis en cause par 10 % des contributeurs qui jugent qu'il n'est pas révélateur de la pollution réelle d'un véhicule et qu'il est basé uniquement sur la date d'immatriculation du véhicule. Ils relèvent que certains véhicules tout-terrain, SUV et véhicules de sport essence disposent de vignettes Crit'Air 1 ou 2 et pourront donc circuler dans la ZFEm, alors que certains véhicules diesel avec une consommation moindre, plus petits mais plus anciens en seront bannis.

#### 3.1.2 Propositions relatives à :

##### L'utilisation d'autres outils pour discriminer les véhicules polluants

12 % des participants proposent de prendre en compte le poids des véhicules et le contrôle technique afin de déterminer la pollution réelle des véhicules. Certains suggèrent de mettre en place un « contrôle technique pollution » qui permettrait de discriminer réellement les véhicules polluants quelle que soit leur classification. Certains contributeurs regrettent que la pollution causée par la destruction/le recyclage des véhicules et celle issue de la création des batteries électriques ne soient pas prises en compte dans l'attribution des vignettes Crit'Air.

##### La prise en compte du rapport nombre de passagers/pollution dans les véhicules (covoiturage, 2-roues...)

3 % des contributeurs souhaiteraient que puissent être pris en compte pour tous les véhicules le rapport pollution/ nombre de passagers pour les véhicules pratiquant le covoiturage et pour les 2 roues, afin de réellement encourager de nouvelles pratiques et de réduire l'autosolisme.

##### L'utilisation des carburants alternatifs/propres dans la catégorisation

2% des contributeurs pensent que la vignette Crit'Air ne prend pas en compte l'utilisation de carburants dits « alternatifs /propres » et les modifications de moteur engagées

## 3.2 Éléments de réponse

- Le dispositif de la ZFEm ne peut s'appuyer que sur la réglementation Certificats Qualité de l'Air (CQA) ou vignettes Crit'Air établie par l'État pour déterminer les véhicules autorisés ou non à circuler dans le périmètre de la ZFEm.
- Dans le système Crit'Air, la classification d'un véhicule est définie par : la classe du véhicule (motocycles, cyclomoteurs, voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocar), la source d'énergie (électrique, essence, diesel, gaz ou hybride) et la norme EURO du véhicule, qui est liée à la date de mise en circulation.
- Ces vignettes permettent de classer les véhicules en fonction de leur âge et de leur motorisation, les véhicules anciens étant globalement les plus polluants et donc les premiers concernés par des restrictions de circulation.

## 4. LES MODALITÉS DE LA ZFEm ENVISAGÉE

175 mentions dans les 357 contributions



### Les sujets abordés portent sur :

- L'ambition du projet
- Le périmètre de la ZFEm
- La temporalité
- Le Calendrier
- Les véhicules concernés

### 4.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 4.1.1 L'ambition du projet

5% des contributions portent sur l'ambition de la démarche. En fonction des participants, ses modalités (périmètre, temporalité, véhicules concernés) sont jugées trop ambitieuses quand d'autres contributeurs au contraire souhaiteraient qu'elles le soient plus (calendrier, véhicules concernés, limitation des dérogations...).

#### 4.1.2 Le périmètre de la ZFEm

##### Le périmètre

Le périmètre de la ZFEm a été évoqué. En fonction des participants, le périmètre est jugé trop restreint alors que pour d'autres, son extension à toute ou parties de la métropole est proposée.

5 % des contributeurs souhaiteraient que le périmètre de la ZFEm soit limité au centre-ville de Toulouse, ou à Toulouse intra-muros.

##### L'intégration des rocade à la ZFEm

8 % des contributions portent sur ce sujet bien que la question de l'intégration ou non des rocade dans le périmètre d'application de la ZFEm ne semble pas toujours avoir été très bien comprise. Les avis et propositions semblent diverger sur ce sujet. Plusieurs contributeurs demandent que les rocade soient intégrées à la ZFEm, car elles constituent une importante source de pollution. D'autres contributeurs souhaitent au contraire que les rocade soient complètement exclues du périmètre de la ZFEm, car elles constituent des voies de contournement.

Le sujet de l'exclusion de la rocade ouest, voire même de la limitation du périmètre à l'intérieur du périphérique (effets sur le boulevard Eisenhower et Saint-Simon) est soulevé, les contributeurs se questionnant sur le report de trafic et de pollution sur les zones à proximité.

##### Exclure les parkings relais de la ZFEm

Le sujet de l'intégration à la ZFEm des terminus de métro A et B et de leurs parkings relais (notamment Basso Cambo, Argoulets, Borderouge) a été questionné. En effet, plusieurs participants (6%) jugent que ces terminus devraient se situer hors de la ZFEm afin de favoriser le report modal et d'ainsi faciliter l'utilisation des transports en commun pour les habitants résidant dans la première couronne. Ils proposent que les voies d'accès à ces pôles d'échanges soient complètement exclues du périmètre de la ZFEm.

### Exclure des limites de la ZFEm les lieux de soins

5 % des contributeurs regrettent que les lieux de soins et hôpitaux (Rangueil, Purpan, Oncopôle...), situés à l'intérieur de la ZFEm, soient concernés par les restrictions de circulation. Ils craignent que celle-ci génère des inégalités pour l'accès au soin.

La question de l'accès aux urgences médicales et l'accompagnement des personnes malades et/ou âgées s'est également posée. Dès lors, ces contributeurs demandent que ces lieux de soins ne soient pas concernés par les restrictions.

### 4.1.3. La temporalité

La question de la temporalité a été abordée pour 10% des contributeurs sous le spectre de l'acceptabilité sociale. Plusieurs arguments sont évoqués. Certains contributeurs demandent que la temporalité soit adaptée du soir au matin (19h ou 20h à 7h ou 8h), pour permettre aux résidents de la ZFEm d'effectuer leurs trajets domicile-travail. Cependant, l'essentiel de ces contributions concerne les week-ends, jours fériés et veilles de vacances. Les contributeurs souhaitent que la ZFEm soit adaptée lors de ces périodes pour permettre aux foyers qui résident dans la ZFEm de pouvoir quitter et regagner la ville. L'exemple parisien a été mentionné en ce sens.

2 % des contributeurs ne comprennent pas pourquoi cette mesure s'applique toute l'année et proposent de mettre en place les interdictions uniquement aux horaires de pointe, matin et après-midi, car les plus polluantes.

### 4.1.4 Le calendrier

2 % des contributeurs souhaitent que la ZFEm puisse être reportée, *a minima* d'un an, en raison de la crise sanitaire récente qui a déjà fragilisé les foyers les plus précaires ainsi que les professionnels, fortement impactés par la crise de la Covid 19.

### 4.1.5 Les véhicules concernés

#### Ne pas inclure les Crit'Air 3

4% des contributeurs estiment que les véhicules Crit'Air 3 ne devraient pas être concernés dès 2024 par la ZFEm. Cette interdiction est jugée « trop stricte » par ces participants et devrait intervenir dans un second temps, après de nouvelles études sur la qualité de l'air. Certains proposent que ces véhicules puissent bénéficier, après 2024, d'un forfait kilométrique autorisé à l'intérieur de la ZFEm.

#### Introduire une perspective de sortie du diesel

Moins de 1 % des contributeurs préconisent que le calendrier de la ZFEm prévoie une perspective de sortie du diesel en 2026 et des véhicules thermiques en 2030.

En complément, et pour accélérer ce processus, moins de 1 % des participants souhaitent que le centre-ville de Toulouse soit interdit à l'ensemble des véhicules thermiques.

#### Le nombre de véhicules concernés

Moins de 1 % des contributions portent sur le nombre de véhicules concerné par les restrictions de circulation de la ZFEm. Elles indiquent que près de 500 000 véhicules actuels seront concernés d'ici le 1er janvier 2024, dont 100 000 véhicules à Toulouse sans préciser la source de ces données.

#### Exclure les 2-roues motorisés de la ZFEm

1 % des contributions demandent que les 2-roues motorisés ne soient pas concernés par les restrictions de la ZFEm. L'argument associé est qu'ils estiment être peu nombreux et avoir des impacts minimes sur la qualité de l'air. En outre, ils prétendent favoriser la décongestion de la circulation.

## 4.2 Éléments de réponse

### 4.2.1 Rappel des éléments du dossier de consultation

#### Périmètre :

- 95% de la population exposée tous les jours au-dessus des valeurs limites de protection de la santé est située à proximité de la rocade Ouest sur la commune de Toulouse. L'intégration de cet axe de grande circulation dans le périmètre de la ZFEm constitue donc un élément fondamental dans l'atteinte des objectifs de retour à une situation conforme demandé par les instances nationales et européennes.
- La libre circulation sur les grandes voies structurantes de transit du périmètre constitue une obligation légale pour assurer une continuité d'itinéraire pour les véhicules en transit. De ce fait, il est impossible de restreindre la circulation sur les voies qui bordent le périmètre de la ZFEm.
- L'accès des P+R de Basso Cambo, Borderouge et Argoulets, situés aux limites du périmètre reste possible, même s'ils sont à l'intérieur du périmètre. En revanche, les autres P+R, situés à l'intérieur du périmètre ne sont plus accessibles afin d'encourager le report modal.

#### Calendrier :

- Compte tenu de la situation vis-à-vis des dépassements des valeurs réglementaires, il y a un impératif de mise en œuvre rapide et graduée pour protéger la santé des habitants de la métropole.

#### Véhicules concernés :

- Les chiffres de 500 000 véhicules ne correspondent pas au « parc roulant » au sens des données utilisées dans les modélisations réalisées par Atmo Occitanie. Toulouse Métropole s'est appuyée sur le parc roulant, c'est-à-dire sur les véhicules qui circulent effectivement sur le territoire, aux heures de pointe, sachant que ces derniers ne sont évidemment pas tous immatriculés sur Toulouse Métropole.  
Pour constituer ce parc, une enquête plaque a été réalisée permettant de valider sa composition.
- Ces 500 000 véhicules concernés dans la grande agglomération toulousaine (qui comprend des communautés de communes du Tarn, du Tarn et Garonne, du Gers et de la Haute-Garonne), et 100 000 véhicules impactés à Toulouse sont issus de la base de données du Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique. Cette base de données permet d'obtenir une information approximative du parc roulant en croisant le fichier du Système d'Immatriculation des Véhicules avec les données à jour du contrôle technique.  
Il s'agit donc d'un parc statique en capacité réglementaire de rouler qui surestime l'impact réel de la ZFEm dans la mesure où tous les véhicules immatriculés sur un territoire et en état de rouler ne le font pas forcément.

### 4.2.2 Précisions complémentaires

#### Périmètre :

- Restreindre le périmètre de la ZFEm à l'hyper-centre de la commune de Toulouse ne permettrait pas de garantir un retour rapide en-dessous des seuils réglementaires en matière de qualité de l'air et à l'amélioration de la qualité de l'air.

#### Temporalité :

- Un dispositif s'appliquant 7j/7 et 24h/24 permet d'augmenter les effets de la ZFEm de 30% par rapport à un dispositif ciblé sur les jours ouvrés du lundi au vendredi de 7h à 20h.

**Calendrier :**

- La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est en vigueur depuis le 22 août dernier. Elle implique que toutes les agglomérations ou métropoles de plus de 150 000 habitants doivent mettre en place une ZFEm dès 2024.
- Pour celles qui enregistrent des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air, dont Toulouse fait partie, les interdictions de circulation s'appliqueront au plus tard pour les véhicules Crit'air 5 à partir de 2023, pour les Crit'air 4 en 2024 et pour les Crit'Air 3 en 2025.  
Le calendrier de mise en œuvre de la ZFEm de Toulouse Métropole est plus ambitieux d'un an que celui fixé par la loi.

## 5. LES DÉROGATIONS

100 mentions dans les 357 contributions



### Les sujets abordés portent sur :

- Des demandes de dérogations pour certains types de véhicules
- Des demandes de dérogations liées au motif de déplacement
- Des quotas de déplacement
- Des dérogations pour raisons sociales
- Les dérogations pour les véhicules administratifs et les transports en commun

### 5.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 5.1.1 Des demandes de dérogations pour certains types de véhicules

12 % des contributions sollicitent des dérogations pérennes pour les véhicules de collection et les Youngtimers, arguant qu'ils sont peu nombreux, peu utilisés, qu'ils roulent peu, sont bien entretenus et effectuent de petits trajets à l'intérieur de la ZFEm dans le but de sortir de la ZFEm et de pratiquer une conduite de loisir. De plus, pour ces participants, il s'agit d'un patrimoine automobile à préserver.

Moins de 1 % des contributions ciblent certaines catégories de véhicules comme les engins de chantier qui circulent en nombre sur le territoire à l'occasion de grands travaux comme la troisième ligne de métro. Ils souhaitent que ces catégories de véhicules ne disposent pas de dérogations du fait des émissions produites.

Le transport des animaux vivants a fait l'objet d'une contribution sollicitant pour les véhicules affectés au transport de ces animaux la possibilité de les transporter.

#### 5.1.2 Des dérogations liées au motif de déplacement

4 % des contributeurs sollicitent une dérogation ponctuelle ou pérenne dans le cadre de consultations médicales ou de professionnels de santé, arguant que la plupart des centres de santé, hôpitaux, professionnels et spécialistes de santé se situent à l'intérieur du périmètre de la ZFEm.

2 % des contributions évoquent une dérogation pour les trajets domicile-travail, notamment pour les personnes vivant à l'intérieur de la ZFEm, en particulier lorsqu'il n'existe pas d'alternatives pour ces trajets : horaires décalés, pas de transport en commun possible...

Moins de 1 % des contributions ont porté sur le cas des producteurs de denrées alimentaires domiciliés dans ou hors du périmètre de la ZFEm. Pour ces derniers, ils demandent la mise en place d'une dérogation leur permettant de se rendre dans les lieux où ils écoulent leur production.

#### 5.1.3 Des quotas de déplacement

5 % des contributeurs se déplaçant peu et ayant des véhicules bien entretenus demandent à pouvoir bénéficier de « quotas kilométriques » annuels (10%), notamment pour les résidents en centre-ville de Toulouse (demande *via* Internet, coupons dérogations, forfait kilométrique...) qui se déplacent ponctuellement pour les périodes de week-end et de vacances scolaires. Ces dérogations ponctuelles pourraient être disponibles via un site internet dédié.

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

### 5.1.4 Des dérogations pour raisons sociales

Moins de 1 % des contributeurs demandent la mise en place de « dérogations sociales », pour les travailleurs précaires qui doivent entrer et sortir de la ZFEm, ou les personnes vivant dans leur véhicule à l'intérieur de la ZFEm, mettant en avant que ne plus pouvoir accéder à la ZFEm augmenterait encore leur précarité (accès aux soins, aux institutions, sécurité).

Deux contributions visent la délivrance de dérogations pour les structures dédiées à l'économie sociale et solidaire ou aux structures reconnues d'utilité publique.

### 5.1.5 Les dérogations pour les véhicules administratifs et les transports en commun

Moins de 1 % des contributeurs demandent que l'État, la collectivité et les services publics, les transports en commun ne bénéficient pas de dérogations à la ZFEm et que les institutions aient valeur d'exemple et contribuent à l'effort commun demandé à la population et aux acteurs socio-économiques. Les contributeurs souhaiteraient également que ces véhicules soient moins bruyants.

## 5.2 Éléments de réponse

- Les cas dérogatoires sont réglementairement définis en deux types de dérogations : les dérogations permanentes, qui relèvent de la compétence exclusive de l'État, et les dérogations locales, dont la durée réglementaire est de 3 ans maximum.
- Comme indiqué dans l'arrêté joint au dossier de consultation, la ZFEm ne s'applique pas : aux véhicules d'intérêt général, aux véhicules du ministère de la Défense, aux véhicules affichant une carte Mobilité Inclusion, aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions, aux véhicules de transport en commun.
- A chaque date d'entrée en vigueur de nouvelles restrictions, certains véhicules pourront bénéficier de dérogations locales pour une durée de 3 ans maximum : les véhicules automoteur spécialisés de catégorie « N1 », « N2 », et « N3 » non affectés au transport de marchandises, les véhicules des commerçants ambulants non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant, les véhicules citernes, les véhicules dits « de collection » portant la mention sur la carte grise, les véhicules frigorifiques, bétonnières, camions et camionnettes benne, camions et camionnettes benne amovible, camions et camionnettes porte-engins, et aux laveuses et balayeuses, les convois exceptionnels, les véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses, les véhicules des professionnels du déménagement.
- Toulouse Métropole met en œuvre un plan de renouvellement ambitieux pour convertir l'ensemble de sa flotte en véhicules peu émissifs et pour que 100 % des renouvellements de véhicules soient des véhicules propres ou peu émissifs, roulant au gaz naturel ou à l'électricité.

## 6. LES EFFETS DE LA ZFEm

### 124 mentions dans les 357 contributions



#### Les sujets abordés portent sur :

- Les effets sur l'amélioration de la qualité de l'air
- Les effets sur l'exposition des populations
- Les impacts trafic

### 6.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

2 % des contributions remettent en cause les effets positifs de la ZFEm sur la qualité de l'air, au motif que les gains en émissions de CO<sub>2</sub> ne seraient pas présentés. D'autres mentionnent que la démarche, qui aura des effets bénéfiques sur la qualité de l'air, en aura également sur la pollution sonore.

#### 6.1.1 Les effets sur l'amélioration de la qualité de l'air

##### Le rapport coût/effets

Pour 8% des participants, la mise en place de la ZFEm aurait des effets peu importants au regard du coût de sa mise en place, en particulier si le périmètre n'intègre pas les rocade dans la ZFEm. Ces contributeurs pointent un rapport coût-bénéfice de la démarche qui serait défavorable, notamment lorsqu'on prend en compte les impacts liés à la destruction des véhicules interdits et à la fabrication des véhicules de remplacement.

Certaines contributions considèrent qu'il serait inutile de mettre en place une ZFEm sur le territoire de Toulouse Métropole car ils estiment que le renouvellement naturel du parc suffirait pour améliorer la qualité de l'air.

##### Les effets sur le CO<sub>2</sub>

4% des contributions mettent en avant que les études et la mise en place de la ZFEm ne devraient pas se concentrer uniquement sur les émissions de dioxydes d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>), mais également prendre en compte le CO<sub>2</sub>, dont les effets sont prépondérants sur le changement climatique. Ces contributeurs indiquent en effet que le recyclage des véhicules anciens risque d'engendrer des émissions importantes de CO<sub>2</sub>. Ils indiquent de plus que le bilan carbone des véhicules dits « propres » est supérieur à celui d'un véhicule diesel, notamment celui des véhicules électriques à cause du recyclage à venir des batteries. Pour ces participants, les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules devraient également être prises en compte dans le classement Crit'Air des véhicules.

##### La représentativité des modélisations

3,5% des participants questionnent les modélisations faites par Atmo Occitanie et jugent qu'elles ne sont pas assez « représentatives » : modélisations en plein confinement, pas de prise en compte du CO<sub>2</sub>, trop peu d'appareils et de points de mesure, pas d'analyse sur le report de trafic, non prise en compte des pollutions relatives à l'aéronautique... Ils demandent des mesures complémentaires et la multiplication des capteurs sur le territoire de Toulouse Métropole.

## Les effets sur le bruit

Parmi les partisans de la démarche, moins de 1 % mettent en avant les avancées que représente la ZFEm sur leur cadre de vie. En effet, moins de véhicules en circulation génèrent moins de bruit, moins de nuisances olfactives, une amélioration du cadre de vie. Ils dénoncent en particulier les fourgonnettes, utilitaires et véhicules de livraison anciens, ainsi que les deux-roues.

### 6.1.2 Les effets sur l'exposition des populations

La crainte d'un phénomène de report de pollution est évoquée (7%) notamment sur certains quartiers de la périphérie de Toulouse, à proximité des rocades. Plusieurs habitants du sud-ouest de l'Agglomération redoutent un report de pollution sur les communes de Tournefeuille et de Colomiers ou dans le quartier de Saint-Simon. Ces habitants s'inquiètent également d'un éventuel report de circulation sur les grands axes de leurs communes.

1 % des contributeurs craignent que la démarche profite uniquement, en termes de santé et de cadre de vie, aux habitants du périmètre de la ZFEm (en particulier les habitants du centre) et vienne aggraver l'exposition des quartiers populaires et de certains quartiers prioritaires de fortes concentrations de population situés à proximité des rocades (Le Mirail, Bagatelle, Reynerie).

### 6.1.3 Les impacts trafic

#### Les reports de trafic

5% des contributeurs craignent que le report du trafic sur le sud-ouest de l'agglomération ait des impacts sur la circulation (bouchons) en particulier sur les zones de l'avenue Eisenhower et de la rocade Arc en ciel. Pour ces participants, le projet devrait exclure la rocade ouest de la ZFEm pour permettre un écoulement du trafic plus performant notamment sur l'avenue Eisenhower. Plusieurs craintes sont exposées : présence de plusieurs établissements, axe 4 voies, circulation déjà très saturée en l'état, impacts sur la santé des habitants de Saint-Simon, terrain de sport, habitations et établissements scolaires en cours de construction.

#### L'augmentation des distances et temps de trajet

4,5% des participants s'inquiètent d'un risque d'augmentation des temps de trajets en leur faisant contourner la ZFEm.

## 6.2 Éléments de réponse

### 6.2.1 Rappel des éléments du dossier de consultation

#### Amélioration de la qualité de l'air :

- Agir sur le trafic routier constitue un enjeu majeur en termes d'émissions de polluants atmosphériques, ce secteur étant le premier contributeur des émissions de dioxyde d'azote (73% des émissions de NOx). Les actions sur la mobilité ont donc un impact fort sur la réduction des émissions de ce polluant et l'amélioration de la qualité de l'air.
- Les ZFEm ont un objectif de santé publique. Elles visent un effet d'amélioration de la qualité de l'air par la diminution des émissions de polluants atmosphériques dont les NO2, PM10 et PM2,5 pour limiter l'exposition de la population à une pollution chronique néfaste pour la santé. En effet, une exposition chronique aux polluants atmosphériques peut causer de graves problèmes de santé, en particulier des maladies respiratoires et cardiovasculaires, les effets les plus sévères se produisant chez les enfants et les personnes âgées.

Les émissions de gaz à effet de serre (GES), dont le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), influencent pour leur part directement le changement climatique.

Les effets du changement climatique ont des effets sur la santé mais à une autre échelle géographique et temporelle.

- A l'horizon 2024, la ZFEm aura un effet significatif sur l'ensemble des polluants atmosphériques liés au trafic routier. Ainsi, à l'échelle de la métropole et par rapport à la situation tendancielle en 2024, la ZFEm permettrait d'éviter 13% des émissions de NO<sub>x</sub> (360 tonnes/an), 16% des émissions de PM<sub>10</sub> (40 tonnes/an), 24% des émissions de PM<sub>2,5</sub> (38 tonnes/an) liées au trafic routier.
- Le renouvellement naturel du parc automobile entre 2017 et 2024 aurait permis une réduction des émissions de NO<sub>x</sub> de l'ordre de 36% à l'échelle de la métropole. La mise en place de la ZFEm devrait permettre de passer de 36 à 44% de réduction, soit un gain net de 8% à l'échelle de la métropole.
- Les résultats des modélisations air réalisées dans le cadre de l'étude réglementaire de la ZFEm figurent dans les rapports d'étude produits par Atmo et sont consultables sur leur site internet. Ces rapports mentionnent les données relatives aux émissions de gaz à effet de serre.

### Exposition des populations :

- La ZFEm aura un effet significatif sur l'exposition chronique de la population aux dépassements de NO<sub>2</sub>. En effet, à l'horizon 2024, 600 à 1 750 personnes ne seraient plus exposées à des dépassements de la valeur limite ( 5 150 à 10 250 en 2017) tandis que 150 à 950 personnes y resteraient exposées, soit a minima deux fois moins que sans la ZFEm. Elle permettrait également à plus de 430 000 habitants de bénéficier d'une amélioration de la qualité de l'air qu'ils respirent.

### Suivi des effets :

- La mise en place d'une ZFEm est assortie d'un dispositif d'évaluation réglementaire à minima tous les 3 ans.
- La surveillance des flux de trafic et de la qualité de l'air en périphérie du périmètre fera partie des actions de suivi et d'évaluation de la mesure.

## 6.2.2 Précisions complémentaires

### Évaluation de la qualité de l'air :

- Atmo Occitanie est l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en région pour :
  - Surveiller 24h/24 et prévoir la qualité de l'air au quotidien sur toute l'Occitanie pour le jour même et le lendemain ;
  - Informer au quotidien et en cas d'épisode de pollution les citoyens, les médias, les autorités et les collectivités ;
  - Accompagner les décideurs, acteurs locaux : les évaluations menées sont mises en place afin d'améliorer les connaissances sur la qualité de l'air localement et en région.

La gouvernance d'Atmo Occitanie est constituée d'un conseil d'administration, composé de quatre collèges : représentants de l'État, des collectivités, des acteurs économiques, des associations et personnes qualifiées, garantissant à Atmo Occitanie l'autonomie et l'impartialité du travail des équipes. Les quatre collèges, présents à parité, assurent une transparence des données produites. Au-delà de sa gouvernance partagée, l'indépendance et la transparence d'Atmo Occitanie sont assurées par la diversité de ses financements. Ce sont plus de 99 partenaires qui contribuent au fonctionnement d'Atmo Occitanie à travers des conventions pluriannuelles.

Cette gouvernance partagée découle directement des orientations fixées par la loi LAURE, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. La loi LAURE avait notamment pour objectifs de doter le territoire de structures indépendantes et de structures transparentes.

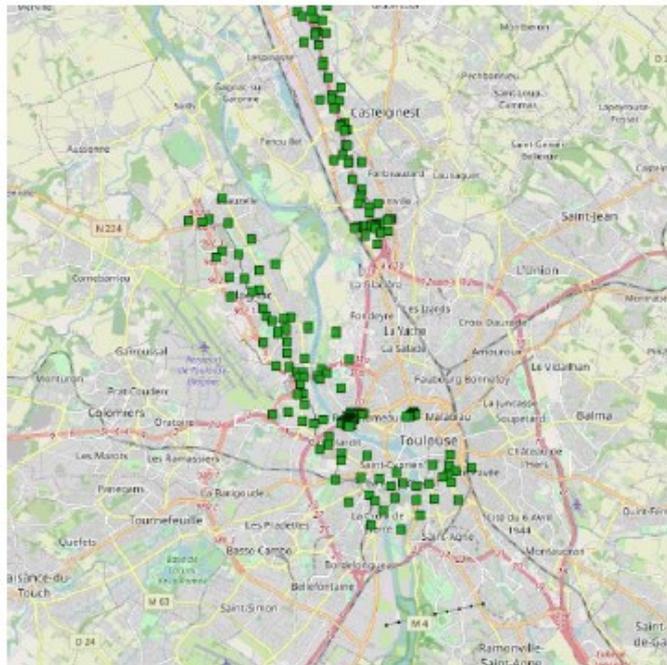
- L'évaluation annuelle de la qualité de l'air s'appuie sur différents dispositifs déployés par Atmo Occitanie sur le territoire :
  - Les mesures de terrain : les stations et campagnes de mesures fournissent des niveaux de concentrations,
  - L'inventaire des émissions qui estime les quantités de polluants rejetés par les activités humaines,
  - La modélisation haute définition de la pollution atmosphérique en tout point du territoire,
  - L'estimation des populations et surfaces exposées à des dépassements de valeurs limites pour la protection de la santé...

L'organisation géographique des stations de mesure est définie en cohérence avec le programme régional de surveillance de la qualité de l'air, le PRSQA.

Le territoire de Toulouse Métropole est équipé de six stations réglementaires de surveillance de la qualité de l'air : 3 stations urbaines de fond, 3 stations de proximité trafic auxquelles s'ajoutent sept stations de surveillance industrielle (2 stations sur la zone aéroportuaire, 2 stations dans l'environnement de l'usine d'incinération des ordures ménagères, 3 stations dans l'environnement de la Société de Traitement Chimique des Métaux).

L'ensemble des mesures recueillies par ces stations de mesure fixes sont complétées par des dispositifs temporaires de mesure afin de valider les modélisations et les cartes d'exposition produites.

- La carte ci-contre présente la position des dispositifs temporaires implantés sur le territoire au cours de l'année 2017, année de l'état initial de la qualité de l'air.



sur

### Mise à disposition des informations sur la qualité de l'air :

#### La météo de l'air : une prévision quotidienne de la qualité de l'air

La prévision de la qualité de l'air faite quotidiennement pour le jour même et le lendemain est disponible pour l'ensemble des communes du territoire :

- La page d'accueil du site Atmo Occitanie : [www.atmo-occitanie.org](http://www.atmo-occitanie.org)
  - Le compte twitter d'Atmo Occitanie - @Atmo\_oc -relaie les informations en cas d'épisode de pollution.
  - Des newsletters quotidiennes informent de la prévision de la qualité de l'air sur l'ensemble de la région.
  - Des newsletters informent lors de l'observation ou de la prévision d'un épisode de pollution <https://www.atmo-occitanie.org/inscription-aux-listes-de-diffusion>
- Chacun peut ainsi s'abonner gratuitement.

#### L'open-data de l'air

Depuis 2018, tenant compte des attentes citoyennes légitimes de disposer de données brutes relatives à la qualité de l'air, Atmo Occitanie met à disposition sur son open-data une quarantaine de flux de données.

Pour en savoir plus : l'open-data Atmo Occitanie : <https://data-atmo-occitanie.opendata.arcgis.com/>

Mesures en temps réel, historique de l'indice de qualité de l'air, historique des épisodes de pollution, inventaire des émissions, cartes de modélisation urbaines et régionales, ou encore données d'exposition de la population... Toutes ces données sont récupérables en flux, en tableaux, au format SIG, et à la disposition de tous.

#### Le suivi des mesures en temps réel

Les mesures effectuées sur l'ensemble de la région sont consultables sur le site internet : <https://www.atmo-occitanie.org/occitanie>

Le jeu de données des mesures en temps réel est également disponible sur l'open data de l'air. <https://www.atmo-occitanie.org/datavis>

#### **Impacts trafic :**

- Le projet de ZFEm proposé à la consultation a fait l'objet d'une étude trafic afin d'évaluer les impacts en matière de trafic et de pollution à l'extérieur du périmètre réglementé. Cette étude, réalisée par l'AUA/T à partir des mêmes hypothèses que les modélisations d'ATMO Occitanie pour l'évaluation des émissions de polluants atmosphériques aux différents horizons d'application de la ZFEm, ne met en évidence aucun report de trafic significatif aux abords du périmètre.
- Les conclusions de l'étude trafic sont de nature à rassurer quant aux reports de trafic et de pollution sur les communes et grands axes aux abords de la ZFEm (cf point abordé dans le paragraphe ci-dessous). En effet, les hypothèses de renouvellement de véhicules, corrélées aux perspectives de report modal révèlent que les axes situés aux abords de la ZFEm ne subiront pas de report de trafic mais qu'au contraire leur charge devrait baisser à l'horizon 2024.
- Ceci ne veut pas dire que les axes actuellement saturés ne le seront plus à cet horizon mais cela atteste du fait que les restrictions de circulation imposées par le dispositif ZFEm ne sont pas de nature à saturer ces axes.

## 7. LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

140 mentions dans les 357 contributions

### 7.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 7.1.1 Le risque d'une mesure discriminante

22 % des contributions portent sur le risque que la ZFEm viendrait « renforcer la précarité des foyers les moins aisés » et renforcer les situations de précarité ainsi que la « fracture sociale » sur le territoire. Ces contributeurs craignent que la mesure exclue les foyers les plus modestes, étudiants et seniors du centre-ville qui ne pourraient plus utiliser leur véhicule dans le périmètre et ne pourraient pas se permettre d'en changer.

Plusieurs participants témoignent qu'ils ont déjà engagé des frais conséquents dans l'entretien de leur véhicule et que leur pouvoir d'achat ne leur permettrait pas de changer de véhicule, neuf ou de seconde main, à échéance de la mise en place de la ZFEm.

#### 7.1.2 Des conséquences pour les commerçants, les commerçants ambulants et les professions libérales

5% des participants craignent que la mise en place de la ZFEm n'augmente les difficultés d'accès au centre-ville de Toulouse pour les véhicules les plus polluants. Ils redoutent une baisse de fréquentation pour le commerce de centre-ville. Ils craignent également un impact pour les commerçants ambulants et les producteurs, notamment ceux qui fournissent les marchés du centre-ville car ils sont souvent équipés de véhicules utilitaires anciens, ainsi que les professions libérales.

#### 7.1.3 Le risque d'une gentrification et d'une désertification du centre-ville de Toulouse

8% des contributeurs évoquent un risque de gentrification du centre-ville de Toulouse comme conséquence de la ZFEm, arguant que ceux qui ne pourront pas changer leurs véhicules ne pourront plus y résider, notamment les étudiants, foyers modestes et retraités. Certains participants craignent une « désertification » du centre-ville, à la fois des clients et des habitants, ainsi que des activités économiques, qui privilégieraient une localisation extérieure au périmètre de la ZFEm.

#### 7.1.4 Les conséquences pour la collectivité et l'industrie automobile

4% des contributions mentionnent que la ZFEm serait en réalité une « aubaine financière » pour la collectivité et les acteurs de l'automobile. En effet, pour certains contributeurs, les recettes créées par la ZFEm constitueraient une entrée importante, « une taxe cachée », pour la collectivité. Souvent, ces mêmes contributions pointent du doigt une mesure de relance économique pour l'industrie automobile. Ils ajoutent que cette mesure pourrait créer une inflation sur les véhicules classés 1, 2 et 3 et les véhicules neufs propres.

## 7.2 Éléments de réponse

- La mise en œuvre de la ZFEm représente un coût non-négligeable pour la collectivité : des frais de personnel, la réalisation d'études techniques, le déploiement des panneaux de signalisation sur toute la métropole, le système de contrôle automatisé par caméras,...
  - Afin de limiter les impacts socio-économiques de la ZFEm, des primes à la mobilité durable ont été mises en place par Toulouse Métropole dès le mois d'octobre 2020 dans l'objectif d'accompagner les professionnels mais aussi les particuliers en amont de la mise en place du dispositif et ce malgré le fait que les deux premières années ne concernent que les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds. Ces aides permettent :
    - de subventionner l'acquisition d'un vélo, électrique ou non, classique, pliable, familial ou cargo, neuf ou d'occasion pour les particuliers et les professionnels afin de favoriser le report de certains usagers sur les modes doux. Cette incitation s'accompagne d'un Plan Vélo ambitieux sur toute la métropole pour sécuriser et développer le réseau cyclable.
    - de subventionner le remplacement d'un véhicule polluant par un véhicule peu émissif neuf ou d'occasion, électrique, hybride, gaz ou hydrogène. Le montant de l'aide dépend des revenus du foyer ou du type de véhicule subventionné.
- Plus de 90 % des entreprises et plus de 70 % des foyers du territoire sont éligibles à ce dispositif.
- Ces aides sont cumulables avec les autres dispositifs nationaux et régionaux.

## 8. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

194 mentions dans les 357 contributions



### Les sujets abordés portent sur :

- L'accompagnement par un dispositif d'aides adapté :
- L'offre de transports en commun :
- Les solutions alternatives pour la mobilité :
- les aménagements

### 8.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

#### 8.1.1 L'accompagnement par un dispositif d'aides adapté

##### Mettre en place des primes plus importantes

Pour 2 % des contributions, les primes à l'acquisition d'un nouveau véhicule ne seraient pas assez importantes pour permettre un changement de véhicule et devraient être plus incitatives. Ils considèrent que certains foyers, même avec les aides, ne pourront pas se permettre un changement de véhicule. Ils s'inquiètent également de l'inflation à venir sur les véhicules électriques. Ces participants demandent que les démarches administratives concernant ces aides soient simplifiées. Plusieurs participants souhaitent que des incitations hors primes puissent être mises en place pour les véhicules électriques : stationnement gratuit, accès privilégié aux bornes de rechargement...

##### Élargir les conditions d'éligibilité aux primes (communes proches hors Métropole, deux-roues, entreprises...)

Certains participants (4%) déplorent le fait que les aides ne soient accessibles qu'aux habitants de la Métropole de Toulouse et non aux habitants du Sicoval, de Muretain Agglomération, qui seront également impactés par la mesure. Moins de 1 % des participants demandent que le dispositif de prime soit élargi aux 2-roues électriques ainsi qu'aux installations de bornes électriques, individuelles et collectives. Moins de 1 % des participants demandent que Toulouse Métropole puisse aussi accompagner les entreprises dans le renouvellement de la flotte par des aides conséquentes. Plusieurs participants souhaitent enfin que les primes puissent concerner les rénovations de véhicules, pour les foyers les plus modestes, comme la mise en place de boîtiers éthanol, mais aussi les locations ponctuelles de véhicules.

#### 8.1.2 L'offre de transport en commun

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

Pour 20% des participants, la mise en place d'un réseau de transport fiable et performant est un préalable à la mise en place de la ZFEm afin d'offrir une véritable alternative aux véhicules individuels. En effet, ils estiment que plusieurs grandes infrastructures structurantes (notamment la 3ème ligne de métro) ne seraient pas mises en place assez tôt pour faciliter le report modal. Des demandes ciblées sont également mentionnées, notamment des contributeurs associatifs, pour qu'un réseau train/TER performant puisse être mis en place à l'échelle de la Métropole.

Les participants, constatant que le centre-ville est bien desservi, demandent que la desserte et la fréquence des transports en commun soient renforcées en périphérie, pour inciter à l'usage des

transports en commun. Ils demandent notamment la mise en place d'une offre de bus 24h/24 et 7j/7 dans toute la métropole et la prolongation des lignes de métro A et B.

### **Développer les incitations à l'usage des transports en commun (incitations, gratuité ...)**

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

## **8.1.3 Les solutions alternatives pour la mobilité**

### **Favoriser la place du vélo dans la métropole**

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

### **Disposer d'un réseau de production et de distribution des énergies**

Quelques participants mentionnent qu'il serait nécessaire de développer sur le territoire un réseau de bornes de rechargement des véhicules électriques afin de répondre à la demande et de faciliter l'usage des véhicules électriques. D'autres souhaiteraient que l'offre de location de véhicules électriques soit renforcée (en nombre et points de location). D'autres contributions proposent des solutions de substitution aux véhicules motorisés thermiques, notamment les véhicules au gaz naturel et/ou au biogaz. Ils proposent que la métropole puisse être partie prenante dans ce schéma de production et de distribution des énergies.

### **Développer le covoiturage et ses infrastructures**

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

### **Développer le télétravail**

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

## **8.1.4 Aménagements**

### **Renforcer l'offre de parkings relais et optimiser l'offre existante (nombre, capacité, emplacement...)**

8% des contributeurs considèrent que l'offre de parkings relais actuelle est peu capacitaire et que ceux-ci sont souvent saturés. Ils souhaiteraient la mise en place de nouveaux parkings capacitaires aux entrées et sorties de ZFEm, mais également proche des infrastructures de transport en commun (bus, métro et gares) ainsi que l'optimisation et l'extension de la capacité des parkings relais existants. Cela permettrait selon eux de faciliter le report modal aux entrées de la ZFEm et de favoriser l'utilisation des transports en commun, qui viendraient en relais.

### **Limiter l'accès des véhicules au centre-ville**

Moins de 1 % contributions considèrent qu'une piétonisation pourrait être une réponse efficace contre les pollutions et proposent d'y interdire toute circulation motorisée, considérant que le réseau de transport en commun y est suffisamment performant. D'autres proposent également que la vitesse de circulation soit limitée en centre-ville de Toulouse et qu'une politique de végétalisation ambitieuse soit développée.

Moins de 1 % des contributeurs souhaiteraient restreindre l'accès au centre-ville aux voitures en mettant en place uniquement du parking résident et en limitant la construction de grands parkings dans le centre-ville, pour favoriser le report modal.

### Prise en compte du volet Qualité de l'Air dans les grands projets d'urbanisme

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

## 8.2 Éléments de réponse

### 8.2.1 Rappel des éléments du dossier de consultation

#### L'accompagnement par un dispositif d'aides adapté :

- Afin de limiter les impacts socio-économiques de la ZFEm et d'accompagner les professionnels et les particuliers dans les changements de comportements, des primes à la mobilité durable ont été mises en place par Toulouse Métropole dès le mois d'octobre 2020 en amont de la mise en place du dispositif et ce malgré le fait que les deux premières années ne concernent que les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds. Ces aides permettent :
  - de subventionner l'acquisition d'un vélo, électrique ou non, classique, pliable, familial ou cargo, pour les particuliers et les professionnels afin de favoriser le report de certains usagers sur les modes doux. Cette incitation s'accompagne d'un Plan Vélo ambitieux sur toute la métropole pour sécuriser et développer le réseau cyclable.
  - de subventionner le remplacement d'un véhicule polluant par un véhicule peu émissif neuf ou d'occasion, électrique, hybride, gaz ou hydrogène. Le montant de l'aide dépend des revenus du foyer ou du type de véhicule subventionné.

Plus de 90 % des entreprises et plus de 70 % des foyers du territoire sont éligibles à ce dispositif.

- Ces aides sont cumulables avec les dispositifs nationaux et régionaux.

#### Les transports en commun :

- A échéance de la mise en place de la ZFEm, le réseau de transport en commun sera renforcé par le doublement de la Ligne A, l'extension du réseau de tramway au nord de la Métropole, un réseau de 9 Linéo avec 2 Linéo complémentaires d'ici 2022, la mise en service de la ceinture Sud avec le Téléo au 1<sup>er</sup> semestre 2022.

Le principe de cette ceinture sud est la création d'une offre de transport public transversale, permettant de rejoindre les grands pôles d'emplois et universitaires de l'Ouest et du Sud de l'agglomération.

De manière générale, les projets qui se poursuivent vont bien dans le sens d'une desserte renforcée du réseau, avec un maillage de périphérie à périphérie.

En complément, les services de Tisséo observent chaque mois l'usage du réseau actuel et seront en mesure de renforcer l'offre sur chacune de ces lignes structurantes si la fréquentation le nécessitait.

Tisséo dispose aussi d'un programme d'acquisition de matériel roulant (rames de métro, tramway et bus) ambitieux pour répondre à la l'accroissement de l'offre attendue dans les années à venir. En parallèle du renforcement de l'offre TC, des services complémentaires permettent de faciliter l'accès à une mobilité durable, en lien, ou non, avec l'usage des transports publics. Ces services seront encore améliorés et développer dans les mois à venir pour accompagner la ZFE. Cela concerne notamment un service de covoiturage plus intégré et massifié, avec l'évolution du service Covoitéo existant depuis 2010 et principalement adressé aux salariés, ainsi que par des services vélos diversifiés : location de vélo et vélo électrique, formation vélo et prêt de vélo pour les salariés et entreprises, animation vélo.

### **Budget du volet cyclable**

En ce qui concerne les modes actifs, pour la durée du mandat, Toulouse métropole va mobiliser 80 millions d'euros sur le volet cyclable, majoritairement dédié à la réalisation du Réseau Express Vélo (REV).

A ce budget, s'ajouteront les projets financés dans le cadre de projets de voirie ou de ZAC.

A ce titre, la Mairie de Toulouse a prévu de dégager 10 millions d'euros par an de son enveloppe locale voirie pour la sécurisation des piétons et des vélos.

### **Stationnement sécurisé**

- Concernant le stationnement sécurisé, la collectivité est en négociation auprès du délégataire Indigo pour développer le stationnement vélo sécurisé dans les parcs en ouvrage.
- A noter également une expérimentation d'un service de gardiennage de vélos en centre-ville de Toulouse durant l'été 2021 sur la rue d'Alsace – Lorraine. Une évaluation doit être menée afin de savoir si cette prestation est à reconduire lors d'autres événements et/ou sur d'autres sites.

### **Tarifification**

- Concernant la tarification du réseau Tisséo : le réseau urbain pour se déplacer au quotidien est déjà moins onéreux que l'utilisation de la voiture particulière, quelle qu'elle soit. En outre, depuis 2017, Tisséo propose une tarification « solidaire », avec des tarifs modulés en fonction des ressources et des catégories de personnes. Un travail de fond est mené avec la Région pour renforcer la tarification combinée TER+Tisséo (déjà existante pour les abonnés).

## **8.2.2 Précisions complémentaires**

### **L'accompagnement par un dispositif d'aides adapté :**

- Toulouse Métropole mobilise près de 34 millions d'euros pour le volet transition énergétique de son plan de relance mais n'a pas la capacité légale d'octroyer des aides à des habitants ou entreprises localisées hors de son périmètre.
- Mis en œuvre depuis un peu plus d'un an, un bilan du dispositif va être fait. De plus, tenant compte des enseignements de cette consultation, le dispositif d'aides pourrait être amené à être ajusté et adapté à certaines situations.

L'installation d'un kit éthanol permettant de rouler au bio-éthanol ne sera cependant pas intégrée au dispositif de primes de la Métropole. Le fait de rouler à l'éthanol permet de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement mais pas réduire ses émissions de polluants atmosphériques. Les véhicules roulant à l'éthanol ne bénéficient donc pas d'un changement de catégorie Crit'Air. Contrairement au rétrofit électrique ou à l'installation d'un kit GPL, il n'existe par ailleurs aucun moyen de s'assurer que l'utilisateur roule bien à l'éthanol et non à l'essence, les kits éthanol permettant de rouler avec plusieurs carburants.

### **Les transports en commun :**

- Le réseau ferroviaire dessert les territoires urbains et périurbains. Pour développer les alternatives à la voiture dans les grandes agglomérations et métropoles, l'idée est de s'appuyer sur le réseau ferroviaire existant. Le développement de Services Express Métropolitains répond à un objectif fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de doubler la part modale du transport ferroviaire du quotidien dans les grands pôles urbains d'ici 10 ans. Plusieurs territoires en France se sont déjà lancés dans la démarche. C'est le cas notamment en Occitanie, à l'échelle de l'étoile ferroviaire toulousaine. Adossé au Contrat de Plan État Région (CPER), le dispositif des études prospectives multimodales a permis la réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité relative au développement de l'étoile ferroviaire toulousaine. A noter que les conclusions d'études ont récemment fait l'objet d'une transmission au Ministère, pour bénéficier d'un financement par l'État. Plusieurs scénarios ont ainsi pu être analysés, sur la base d'un service de type RER métropolitain. Ces scénarios sont, pour la plupart, basés sur le principe de connexion du réseau ferroviaire au réseau urbain, avec des trains qui font leur terminus au contact du métro. En l'état actuel des réflexions, les éléments de coûts communiqués par la Région portent sur une enveloppe d'environ 1,6 milliard d'euros en investissement, pour assurer 30 000 à 40 000 déplacements supplémentaires. S'il ne fait ainsi aucun doute qu'une juste articulation entre les transports urbains structurants et ferroviaires est la clef de la réussite d'un système de mobilité attractif et performant, les acteurs institutionnels (État, Région, Métropole, Département, Tisséo) portent une attention particulière sur la question de la gouvernance des mobilités et l'examen de nouvelles ressources financières, pour être en capacité de mener à bien ce projet.

## Les solutions alternatives pour la mobilité :

### Politique cyclable

- La réalisation du Réseau Express Vélo (REV) est engagée. Il s'agit d'itinéraires dédiés au vélo et donc séparés de la circulation générale. Le Canal du Midi est notamment ciblé pour constituer un axe REV, il est d'ailleurs intégré dans le projet Grand Parc Canal dont l'étude Plan Guide a débuté en juin 2021.  
La priorisation des lignes REV est en cours. En effet, une démarche transversale croisant projets cyclables, projets de voirie et de transports en commun est engagée afin d'avoir une parfaite cohérence entre les projets et un équilibre territorial. La programmation des projets voirie, vélo et transports en commun devrait être arrêtée fin 2021.
- Des places de stationnement vélo ont été mises en place dans les pôles d'échanges multimodaux du réseau urbains avec près de 1000 places dans des parcs à accès réglementé ou en arceaux.

### Covoiturage

- Le covoiturage est une solution importante à développer lorsque les modes doux (marche à pied et vélo) ne peuvent être utilisés. En tant que pilote de la démarche, Tisséo Collectivités a voté un schéma directeur le 2 juin 2021. Ce schéma directeur prévoit d'étudier les leviers à actionner, que ce soit en matière d'infrastructures (stationnement, voies dédiées sur autoroute, etc.), ou de service et de tarifs (lignes organisées à étudier, intégration aux services de mobilité Tisséo, accompagnement des entreprises).  
Ce Schéma Directeur vient confirmer l'engagement de Tisséo sur ce mode de déplacement : 58 entreprises sont adhérentes au service de covoiturage Covoitéo, 6 300 salariés sont inscrits, 100 spots covoiturage sont implantés sur la grande agglomération toulousaine et géoréférencés par les différents opérateurs de covoiturage.  
Il existe 20 aires de covoiturage réparties sur l'agglomération toulousaine, ainsi que 3 aires d'embarquement de covoiturage dans les pôles d'échanges du réseau métro : Borderouge (25 places/Janvier 2020), Ramonville (23 places/février 2018) et Balma Gramont (12 places/juin 2020). Les prochains pôles d'échange devant être équipés de ce dispositif seront Basso Cambo et Oncopole.

- Plusieurs opérateurs privés disposent de contrats avec des entreprises implantées sur l'agglomération et proposent ainsi des offres et solutions de mobilité aux salariés.

#### Autopartage

- Toulouse favorise l'implantation de services répondant à ces besoins, et basés sur le partage d'une flotte de véhicules. Aujourd'hui trois opérateurs proposent plus d'une centaine de voitures partagées :
  - Citiz, service d'auto-partage en boucle et une flotte « Yea! » en free-floating. Au mois de mai 2021 nous comptons 61 véhicules labellisés (47 thermiques, 8 hybrides et 6 électriques) ;
  - Iodines, service d'auto-partage en free-floating, au mois de mai 2021 nous comptons 39 véhicules labellisés (tous électriques) ;
  - Renault Mobility, service d'auto-partage en boucle, au mois de mai 2021 nous comptons 14 véhicules labellisés (11 thermiques, 2 hybrides et 1 électrique).

Ce sont au total 114 véhicules labellisés sur le territoire (58 thermiques, 10 hybrides et 46 électriques).

Ces trois services offrent ainsi une alternative robuste pour se déplacer au sein de la ZFE en favorisant le renoncement à l'utilisation quotidienne d'un véhicule personnel, en faveur d'une baisse des émissions de GES et d'une amélioration de la qualité de l'air.

#### Mobilité intégrée

- Le projet de mobilité intégrée en cours de développement dans le cadre du programme VILAGIL proposera une visibilité du « bouquet de services » pour se déplacer autrement en agglomération toulousaine.

A l'issue de ce projet, l'application numérique Tisséo va évoluer pour faciliter l'usage au quotidien des différents modes de déplacement (planification de trajet, info temps réel, achat de prestation de mobilité, validation, etc.).

Dès 2021, l'application évolue avec la possibilité de créer un compte client unique, et permet une meilleure information multimodale. A partir de 2022 et 2023 sera lancée l'intégration des services complémentaires au transport en commun cités précédemment : vélos, covoiturage, auto-partage, etc.

#### Production et distribution des énergies

- Concernant les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, en application de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPTAM, Toulouse Métropole est dotée de la compétence portant création et entretien d'Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques ou hybrides rechargeables (IRVE). L'essor de nouveaux véhicules électriques et l'engouement des usagers pour la mobilité électrique imposent à Toulouse Métropole de poursuivre sa stratégie de déploiement des infrastructures de recharge, dans une logique de cohérence et d'équité du territoire, à travers deux dispositifs :

- la poursuite du maillage du réseau Révéo de Toulouse Métropole, via le déploiement de bornes de charge normales 22kW, dans les communes et quartiers métropolitains. Cette action relève d'une programmation pluriannuelle d'investissement. A l'échelle de Toulouse Métropole, on comptabilise désormais plus de 60 stations normales et 3 stations rapides. Les informations afférentes à ce service d'offre de recharge tout public sont disponibles sur le site [www.reveocharge.com](http://www.reveocharge.com).

- l'accélération du déploiement de bornes de charge normales (22kW) et de super chargeurs (100 et 150kW) sur voirie, via la mise en œuvre de la fiche électromobilité du projet VILAGIL, dont Toulouse Métropole est lauréate (appel à projet national « Territoires d'innovation Grande Ambition - Programme Investissements d'Avenir »). Le programme VILAGIL porte sur un objectif de décarbonation du territoire, dans le cadre d'un dispositif de type société de projet dédiée. Complémentaire avec le réseau REVEO, ce nouveau réseau d'installations de charge électriques a vocation à répondre aux enjeux d'offres de service de recharge dans les zones d'emploi et

d'habitats, de permettre le développement de services électromobilités alternatifs à la voiture particulière de type autopartage, d'équiper les hubs multimodaux et de promouvoir des initiatives nouvelles en matière de logistique urbaine durable. Les ambitions traduites au projet VILAGIL portent sur le déploiement de 67 stations de recharge (230 points de charge 22kW, 30 points de charge 100kW, 8 points de charge 150kW, 20 points de charge dédiés aux 2 roues motorisés) et jusqu'à 400 points de charge 7kW à la demande pour compléter le dispositif.

- Dans le cadre du plan de relance voté par la métropole en juin 2020, la métropole a souhaité engager un schéma d'avitaillement des carburants propres afin de compléter le travail réalisé dans le cadre des infrastructures de recharge des véhicules électriques et travailler sur les conditions de déploiement de stations d'avitaillement afin d'assurer un mix énergétique des carburants propres.

#### Stationnement

- La gratuité du stationnement payant sur voirie pour les véhicules électriques fait partie des engagements de la métropole. Il convient au préalable de définir les conditions qui permettront de rendre cette proposition juste et gérable (notamment dans le temps au regard de l'augmentation du nombre de véhicules électriques et de la diminution de l'offre de stationnement sur voirie au profit d'un partage de l'espace plus équitable entre les modes de déplacements), pour ne pas léser une catégorie d'usagers et éviter toute dérive. Les études juridiques et techniques sont actuellement en cours au sein des services de Toulouse Métropole.
- Les P+R à accès contrôlé Tisséo, au contact du métro, sont déjà gratuits pour l'ensemble des véhicules, à condition que cela soit en lien avec l'utilisation du réseau Tisséo et dans la limite de 24h de manière à favoriser le report modal. De plus, une dizaine de parkings de proximité non-barriérés offrent 1375 places hors de la ZFEm et au contact du réseau structurant Tramway, Linéo et bus (exemple : Ribaute, Malepère, Tucaut, Salvador Dali,...).
- De plus, 7 parcs à vélos offrent 424 places au contact du métro (150 places en plus pour 2022) et avec un abonnement gratuit pour les usagers du réseau Tisséo.

### **Les aménagements :**

#### La piétonisation du centre-ville

- Elle a déjà commencé avec la piétonisation du secteur Capitole puis des secteurs Saint Sernin et Victor Hugo (requalification de l'espace public et extension de la zone à accès réservé)  
Depuis mai 2020, quasiment toutes les voies intra-boulevards ont été réglementées en zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h).  
De nouveaux projets sont prévus, les projets se poursuivront, avec notamment le réaménagement de la rue de Metz entre le boulevard Carnot et la rue d'Alsace Lorraine. Ces opérations favorisant l'usage des modes doux viennent en complément de la ZFEm qui porte sur un périmètre beaucoup plus vaste.

#### Projets routiers

- La grande attractivité du territoire se traduit par une forte croissance démographique et un dynamisme économique exceptionnel. Dans ce contexte, les besoins de mobilité ne cessent d'augmenter (+ 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à horizon 2025, soit de l'ordre de 4,5 millions de déplacements/jour et + 450 000 déplacements quotidiens encore supplémentaires à horizon 2040). Par conséquent, l'hypothèse d'un arrêt des projets routiers n'est ni envisageable, ni souhaitable, dans une logique de cohérence urbanisme/mobilité. En effet, la réalisation de nouvelles infrastructures structurantes de mobilité et en particulier d'infrastructures routières constitue un élément fondateur de l'espace urbain, support à l'urbanisation, mais également au développement des modes alternatifs à l'usage de la voiture particulière qu'il s'agisse des transports en commun ou des modes actifs. C'est pourquoi l'exécutif de Toulouse Métropole a bâti un Plan d'Aménagement Multimodal Métropolitain (PAMM). Véritable outil d'aide à la décision, la démarche a pour finalité d'arrêter la liste des

chantiers prioritaires à réaliser. Elle fera l'objet d'une adaptation permanente afin de répondre aux évolutions environnementales, sociétales, économiques et démographiques de la Métropole. Ainsi, les nouveaux projets visent à développer tous les modes alternatifs à la voiture lorsque cela apparaît pertinent, à mieux réguler les flux routiers, à créer ou à aménager de nouvelles infrastructures de mobilité, l'objectif étant d'améliorer l'accessibilité du territoire et les conditions de déplacement, de réduire la congestion routière et de préserver l'environnement et la qualité de l'air.

## 9. LE CONTRÔLE ET LA VERBALISATION

### 25 mentions dans les 357 contributions

#### 9.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

7% des contributions ont été enregistrées sur le sujet des contrôles et des verbalisations.

2 % des contributeurs, souvent en faveur du projet, demandent à ce que les contrôles à l'entrée de la ZFEm soient généralisés et automatisés. Ils considèrent que c'est uniquement *via* un contrôle automatisé et une verbalisation systématique que la ZFEm pourra avoir des effets notables sur la qualité de l'air. Ils proposent que soient mis en place à la fois des contrôles automatisés à l'entrée de la ZFEm et des contrôles aléatoires dans l'enceinte de la ZFEm.

A l'inverse, quelques participants dénoncent le contrôle et la verbalisation automatiques, dont la mise en place est considérée comme onéreuse pour le contribuable mais constituerait une source de recette financière pour la collectivité.

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

Enfin, il y a peu de demandes de période à blanc/période pédagogique lors de la mise en place de la ZFEm.

#### 9.2 Éléments de réponse

- La mise en œuvre des restrictions de circulation de la ZFEm s'accompagnera d'une période de contrôle pédagogique afin d'accompagner et de sensibiliser les automobilistes à cette réglementation. Le contrôle sera ensuite effectué par les agents de police assermentés et pourra s'effectuer en circulation ou en stationnement. Les véhicules devront alors afficher sur leur pare-brise la vignette Crit'Air désormais obligatoire pour circuler à l'intérieur de la ZFEm.
- La possibilité d'un contrôle sanction automatisé a été introduite dans la LOM du 24 décembre 2019. Sa mise en œuvre nécessite de la part de l'État une adaptation réglementaire conséquente qui est encore en cours aujourd'hui. Elle sera mise en place lorsque la réglementation sera adaptée à cette nouvelle technologie de sanction appliquée grâce aux caméras de lecture de plaque d'immatriculation.
- En cas de non-respect des restrictions de circulation imposées par une Zone à Faibles Emissions, le conducteur du véhicule en infraction (véhicule léger ou 2-roues motorisé) risque une amende forfaitaire de 68 euros. Cette amende sera aussi valable en cas d'absence de vignette Crit'Air sur le véhicule, ou si la vignette Crit'Air ne correspond pas à la catégorie Crit'Air du véhicule. Pour les conducteurs de poids lourds, cars et bus, son montant est fixé à 135 euros.

## 10. L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION

### 12 mentions dans les 357 contributions

#### 10.1 Éléments relayés dans le cadre de la consultation

2% des participants considèrent que la mise en place de la démarche a manqué de communication et de publicité. Ils considèrent qu'aujourd'hui, en raison de ce manque de communication, peu d'utilisateurs sont informés des restrictions qui vont être mises en place. Ils proposent une campagne de communication d'annonces et d'explications de la démarche, en amont de la mise en place de la ZFEm, en particulier en presse et en TV avec une nécessité de renforcer la publicité et l'information sur les primes.

#### 10.2 Éléments de réponse

##### 10.2.1 Rappel des éléments du dossier de consultation

- La loi LOM a introduit la nécessité de mener une campagne d'information locale d'une durée minimum de 3 mois à l'occasion de la mise en œuvre d'une ZFEm. Toulouse Métropole a anticipé l'information et la communication autour de ce dispositif puisqu'elle communique sur celui-ci depuis la campagne de consultation volontaire qui s'est déroulée au printemps 2019. Elle a ensuite renforcé cette communication à l'occasion de la mise en place des primes à la mobilité durable en octobre 2020. A cette occasion, une vaste campagne d'affichage, de publication, d'articles dans les médias du quotidien et dans les propres médias de Toulouse Métropole afin de faire connaître largement les primes proposées. Enfin, depuis le 17 septembre dernier, Toulouse Métropole, en amont de la campagne d'information locale, a largement diffusé le calendrier et le périmètre de la future ZFEm dans les médias et sur son site internet sans oublier un volet plus pédagogique sur la qualité de l'air à l'occasion de vidéos consultables sur le site de la métropole

##### 10.2.2 Précisions complémentaires

- La concertation de la ZFEm a débuté au printemps 2019 avec l'organisation d'une concertation volontaire bien en amont du dispositif réglementaire. Elle a donné lieu à des événements variés notamment l'organisation d'ateliers de travail citoyens. Ces ateliers ont permis d'évoquer les modalités et les recommandations de fonctionnement de la ZFEm. Les enseignements de cette première phase de consultation volontaire ont été repris dans les études techniques de la ZFEm.

## PROPOSITIONS D'ADAPTATION

Après analyse des contributions issues de la consultation réglementaire ainsi que des contributions des parties prenantes associées, certains éléments ont été pris en compte et conduiront à des adaptations :

- Des arrêtés de restriction de circulation instaurant la ZFEm,
- Des mesures mises en œuvre par Toulouse Métropole en accompagnement de la ZFEm.

### 1. L'adaptation du dispositif

#### Dérogations

Les projets d'arrêtés soumis à la consultation contiennent une liste de véhicules dérogatoires. Suite à la consultation réglementaire du public et des parties prenantes associées, à la liste des dérogations locales temporaires, viendront s'ajouter des dérogations pour :

- les véhicules des entreprises et associations disposant de l'agrément Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale (ESUS) ;
- les producteurs de denrées alimentaires venant livrer leur production ou approvisionner des marchés à l'intérieur du périmètre de la ZFEm ;
- les véhicules affectés au transport d'animaux vivants ;

Lors de la mise en œuvre d'itinéraires de déviation dans le cadre d'un protocole de gestion de crise routière (Plan de Gestion Trafic ou Plan Intempérie Sud-Ouest), les véhicules empruntant ces itinéraires passant à l'intérieur du périmètre pourront également bénéficier d'une dérogation.

Le cas de l'accès aux établissements de soins situés à l'intérieur de la ZFEm a été étudié mais ne s'avère pas possible à mettre en œuvre pour assurer le contrôle de la ZFEm. A noter que les ambulances et les véhicules de secours font partie des véhicules dérogatoires.

### 2. L'adaptation des mesures d'accompagnement au déploiement de la ZFEm

#### Primes à la mobilité durable

Des professionnels et des particuliers ont demandé que les dispositifs d'aides au renouvellement des véhicules puissent être adaptés.

Toulouse Métropole s'engage, sur la base du bilan annuel de mise en œuvre de ces primes, à étudier la possibilité d'ajuster et d'adapter les conditions d'éligibilité à certaines situations, pour les particuliers comme pour les professionnels.

Il est prévu une évolution expérimentale du dispositif d'aides financières au renouvellement de véhicules pour permettre d'attribuer une aide dégressive sans mise au rebut pour les professionnels.