

Toulouse, le 30 Janvier 2021

Orientations et axes de travail  
Futur Plan de Prévention Air de l'agglomération de Toulouse

Suite à la lettre de la Préfecture de Haute Garonne du 23 décembre 2020, veuillez trouver ci-après les orientations et axes de travail proposés par les Amis de la Terre Midi-Pyrénées pour le prochain PPA visant à réduire les niveaux de pollution atmosphérique sur Toulouse.

## **1. Diminution du trafic routier**

80 % des émissions de NO<sub>2</sub> étant issue du trafic automobile sur Toulouse. Le principal levier pour réduire ce polluant est donc la diminution du trafic routier. Celle-ci passe par le développement de transport en commun et mode doux adaptés aux besoins, des mesures visant à limiter l'usage de la voiture et un arrêt des mesures et investissement en faveur de l'usage de la voiture.

### **1a Développement de transport en commun et mode doux adaptés aux besoins**

Vendredi 22 janvier 2021, le Tribunal Administratif de Toulouse a annulé le PDU de l'agglomération toulousaine. Suite à la condamnation de l'Etat français pour son inaction dans en Juillet 2020, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées avaient rappelé à la préfecture que ce PDU et en particulier la 3<sup>ème</sup> ligne de métro rendait factuellement impossible le respect des seuils de pollution atmosphérique sur l'agglomération dans les années à venir. L'annulation du PDU constitue l'ultime chance pour l'agglomération toulousaine de respecter les seuils de pollution atmosphérique et de faire cesser les condamnations successives au niveau national et européen.

Le groupe de travail prioritaire pour le futur PPA est donc un groupe d'évaluation des solutions de transport en commun et mode doux au regard de leur capacité à faire diminuer la pollution atmosphérique sur Toulouse. Bien entendu, ce groupe devra également prendre en compte les externalités financières et écologiques de ces solutions. En effet, la construction d'infrastructures de transport en commun est potentiellement très émissives en CO<sub>2</sub>, comme tout ouvrage de BTP. C'était le cas de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro qui nécessitait de creuser un tunnel de 10 mètres de diamètre à 10 mètres sous-terre sur 21 km et dont le bilan carbone à la construction était très pré-occupant.

Ce groupe de travail pourra ainsi orienter les décisions dans le domaine de la mobilité vis à vis des acteurs ayant un impact sur le périmètre du PPA, à savoir Tisséo Collectivités, le Département de

Haute Garonne (bus départementaux) et la Région Occitanie (TER sur l'étoile ferroviaire toulousaine).

Ce groupe d'évaluation pourra participer à combler les manques actuels :

- Evaluation des scénarios alternatifs au PDU actuel (cf. jugement du tribunal administratif), potentiellement en les combinant :
  - Transformation de la rocade en boulevard urbain limité à 50km avec une voie de bus dédiée,
  - Développement d'un RER toulousain,
  - Développement d'un réseau cycliste ambitieux,
  - Autres propositions et notamment celles des techniciens des collectivités.
- Absence de moyens d'Atmo-Occitanie pour évaluer la réduction de la pollution liée au développement de pistes cyclables.
- Développement solutions alternatives liées à la ZFE pour les personnes dont le véhicule ne pourra plus circuler sur la ZFE (et notamment les professionnels : cf. point 1.e). En l'absence de solution alternative, les véhicules polluants ne feront que contourner la ZFE et participeront à la pollution sur la route voisine.
- Coordination de Tisséo Collectivités, du département de Haute Garonne, de la Région Occitanie afin de ne pas disperser les énergies et les finances publiques en agissant pour renforcer la multi-modalité.

## **1.b Réduire la place de la voiture en ville**

Toulouse est l'une des dernières métropoles de France dont l'ensemble du centre-ville est accessible en voiture avec un parking place du Capitole. Une réelle piétonisation du centre-ville permettrait de limiter la place de la voiture en ville et donc faire diminuer la pollution atmosphérique.

De façon plus profonde, deux chercheurs ont fait des propositions pour la ville de Rennes à partir des exemples réussis des villes de Groningen et Gand : [https://issuu.com/florianlevillain/docs/changer\\_la\\_circulation\\_pour\\_changer\\_rennes\\_-v24-09](https://issuu.com/florianlevillain/docs/changer_la_circulation_pour_changer_rennes_-v24-09)

Il s'agit de :

- rendre plus complexe le trafic de transit dans la métropole en créant des boucles de circulation dans les quartiers etc ... afin de rendre l'usage de la voiture moins attractive,
- de rendre les trajets piétons plus attractifs en développant des aménagements, type « rue aux enfants » devant les écoles, en prenant en compte la notion de « santé » dans l'aménagement, etc.

Un axe du PPA doit être la ré-organisation de la ville afin de rendre moins attractif l'usage de la voiture et plus attractif celui des modes actifs : marche et vélo.

## **1.c Arrêt des investissements dans de nouvelles infrastructures routières.**

De nouvelles infrastructures routières sont en projet sur l'agglomération toulousaine, facilitant l'usage de la voiture. Ce fut le cas du passage à 3 voies de la rocade à Rangueil. C'est aujourd'hui le cas du projet jonction est qui va drainer toujours plus de voitures sur la rocade. Un Plan d'Aménagement Routier Métropolitain (PARM) de plus d'un milliard d'euros est actuellement en cours.

Un moratoire sur la construction de nouvelles infrastructures routières en ville doit être établi afin de faire cesser ce cercle vicieux : engorgement routier, construction de nouvelles infrastructures, regain d'attractivité de l'usage de la voiture, engorgement routier sur une infrastructure augmentée ... Avec ce genre de raisonnement, la ville de Los Angeles, accessible via une 2x5 voies

embouteillée 75 % du temps, est devenue la ville la plus embouteillée du monde et figure en bonne place dans le palmarès mondial des villes les plus polluées.

Une orientation du PPA doit être le moratoire de la construction de nouvelles infrastructures routières afin d'endiguer l'augmentation de l'attractivité de l'usage de la voiture.

## **1.d Arrêt de la construction de nouveaux parking en ville**

Les parking agissent comme de véritables « aspirateurs » à voitures en ville. Le cas emblématique est le nouveau parking Vinci construit sur les allées Jean-Jaurès qui aura la fonction de décourager l'utilisation des transports en commun alors qu'il se situe à l'intersection des 2 lignes de métro, de la piste cyclable du canal du midi, d'une voie de bus en site propre et de la gare SNCF !

Un moratoire sur la construction de nouveaux parking en ville doit être établi. Le PLUiH doit être modifié en ce sens.

Cela rentre dans l'orientation du PPA qui doit être d'arrêter de rendre l'usage de la voiture de plus en plus attractif dans la métropole toulousaine.

## **1.e Problématique des livraisons**

Le nombre de livraisons ne cessent de croître. Or, elles sont réalisées de façon totalement anarchiques, en faisant notamment appel à des auto-entrepreneurs non coordonnés, un livreur pouvant traverser la ville pour un seul colis.

Il faut donc trouver des moyens pour organiser ce secteur de façon écologique sans toutefois tomber dans le travers de subventions indirectes à de grandes plateformes de e-commerce. Des pistes ont été émises par des think-tank, type « the shift project », comme l'autorisation des livraisons par quartier certains jours afin de forcer l'optimisation des mouvements.

Un des axes pour le prochain PPA doit être les modalités de régulation écologique des livraisons.

## **2. Urbanisme**

### **2.a Modification du PLUiH**

Modification du PLUiH afin de ne pas permettre la création de canyon urbain particulièrement néfaste pour la qualité de l'air (cf. avenue Jules Julien, projet TESO ...)

### **2.b Création de quartiers « autonomes »**

Les quartiers autonomes disposent de commerces (notamment d'alimentation), d'écoles, de crèches, d'équipements sportifs et culturels. Ainsi, les habitants n'ont pas à traverser la ville pour répondre à leur besoin de base. C'est un des leviers majeurs retenu par la ville de Fribourg, qui fait figure d'exemple dans le domaine de l'urbanisme au niveau mondial. La part modale de la voiture à Fribourg se situe aux alentours de 25 % pour une taille comparable à Toulouse dont la part modale voiture est supérieure à 50 %.

Le PPA doit pouvoir imposer aux acteurs publics de se comporter en véritable aménageur urbain qui agit sur la planification urbaine afin d'arriver à créer ce genre de quartiers autonomes.

### **3. Information et communication**

Les nombreuses brochures de communication et affichages publics des Collectivités (Municipalités, Région, Département) peuvent être un support permettant d'oeuvrer à l'information et aux changements de mentalités nécessaires à la baisse de la pollution atmosphérique.

Peu de personnes savent à quel point un foyer de chauffage au bois ouvert est émissif en particules fines, toxiques pour la santé. Or, le chauffage au bois est le moyen de chauffage le moins onéreux. Dans un contexte de hausse du prix de l'électricité et du gaz, une recrudescence du chauffage au bois en foyer ouvert est un risque. Une campagne d'information peut limiter ce risque.

En outre, ces nombreux supports peuvent participer à la promotion de l'utilisation des transports en commun et des modes doux. Une stratégie de communication efficace basée sur des études sociologiques doit être définie en amont et mise en œuvre de façon coordonnée pour avoir un impact maximum.

Enfin, il convient de réfléchir à la mise en place au niveau locale de l'interdiction de la publicité pour les véhicules polluants (SUV, berlines surdimensionnées ...)

Une orientation du PPA doit être de définir une stratégie de communication efficace et coordonnée pour favoriser les mobilités peu polluantes et dissuader les mobilités très polluantes, en collaboration avec les collectivités locales en cas de financement du PPA faible.

### **4. Nouveau concept de Zone à Faible Emission écologique et solidaire**

Le concept actuel de ZFE est peu efficace (-1,5 % d'émissions de NO<sub>2</sub> à rapprocher des 30 % de dépassements actuels) et menace d'un effet rebond sur les émissions de CO<sub>2</sub>. En effet, le remplacement des voitures va induire une augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> liées à la production des nouvelles voitures. Il est à noter que la production de voitures électriques est particulièrement émissive en CO<sub>2</sub> du fait des batteries. De plus, ce concept de ZFE est socialement injuste. Enfin, il ne prépare pas l'avenir. Il ne promeut pas la sobriété énergétique puisque la puissance du véhicule n'intervient pas dans la classification des véhicules et le co-voiturage n'est pas favorisé. Une action du prochain PPA pourra être la mise en place d'un nouveau concept de ZFE, efficace dans le domaine de la pollution atmosphérique, socialement équitable, neutre en carbone voire réduisant les émissions globales de CO<sub>2</sub> et faisant la promotion des comportements vertueux d'avenir (co-voiturage, sobriété énergétique).

Une axe de travail du futur PPA est la définition de la ZFE, nouvelle génération, véritablement écologique et socialement juste.

### **5. Prise en compte de l'aéroport de Blagnac**

Pour Orly, il est communément admis par les organismes de contrôle de la pollution que la pollution de l'aéroport contribue à hauteur de celle d'un périphérique parisien. Toulouse-Blagnac qui enregistre environ la moitié moins de mouvements aériens qu'Orly doit également être considéré comme une source de pollution importante, à prendre en compte, dans les plans pour l'amélioration de la qualité de l'air.

Or, d'après les modélisations d'Atmo Occitanie la pollution s'arrête aux pistes de l'aéroport. Il convient donc de revoir l'évaluation et la prise en compte de la pollution liée à l'aéroport de Toulouse Blagnac.

## 6. Gouvernance du PPA

Deux PPA se sont succédés à Toulouse, sans apporter les résultats escomptés. En effet, le PPA ne repose sur un aucun financement spécifique et n'a eu d'impact ni sur le PLUiH, ni sur le PDU alors que l'urbansime et la mobilité sont des leviers majeurs. En outre, le comité de suivi n'est pas capable d'adapter les mesures en cas de tendance manifeste à ne pas suivre la trajectoire de diminution de la pollution atmosphérique visée. Pour être efficace, le mode de gouvernance du PPA doit être revu.

Une orientation du nouveau PPA est donc de revoir son mode de fonctionnement afin qu'il puisse avoir un réel impact sur la réduction de la pollution atmosphérique.

## 7. Externalités

La lutte contre la pollution atmosphérique génère des externalités. En effet, certaines solutions ont des impacts écologiques qui peuvent être très sévères :

- La construction d'infrastructures de transport en commun peut être extrêmement émissive en CO2 (cf. 3ème ligne de métro). Ces émissions induites doivent être identifiées et évaluées afin de prendre des décisions éclairées.

- La production des batteries des véhicules électriques est énergivore à tel point que leur production est parfois délocalisée dans des pays où l'électricité est produite à bas cout, c'est-à-dire par des centrales à charbon, émettrice de CO2 et de particules fines ... En outre, les batteries nécessitent des métaux rares dont l'extraction est très polluante et consommatrice d'eau. Favoriser le développement des véhicules électriques n'est pas neutre écologiquement et son impact écologique doit être mis en perspective.

- Les carburants dits « propres » sont des agro-carburant qui sont responsables d'une déforestation massive engendrant émissions de CO2, perte de biodiversité, augmentation du risque de zoonose (type COVID 19) etc ... Leur impact écologique ne peut être omis.

- liste non exhaustive ...

En 2021, le groupe d'évaluation du PPA ne peut plus se contenter d'évaluer les pourcentages escomptés de baisse de pollution due aux différentes mesures, l'ensemble des externalités écologiques et économiques doit être pris en compte.

## 8. Synthèse

Les différents axes pour le prochain PPA proposés sont :

- Définition d'une gouvernance et d'un mode opératoire efficaces du PPA,
- Développement de solutions de mobilité en substitution de la 3ème ligne de métro,

- sur la base d'évaluation de la baisse des polluants et des externalités engendrées,
  - en coordonnant l'ensemble des acteurs : Tisséo Collectivités, région et département,
- Arrêt des actions rendant plus attractif l'usage de la voiture sur l'agglomération toulousaine :
    - constructions de parking en ville,
    - gratuité du stationnement en ville pour des événements commerciaux,
    - grand plan d'améliorations et d'augmentation des infrastructures routières,
    - construction à l'extérieur de la ville avec parkings gigantesques (MEET ...)
    - etc ...
- Aménagement de la ville rendant moins attractif l'usage de la voiture et plus attractif la marche et le vélo :
    - piétonisation du centre-ville,
    - boucles de circulation dans les quartiers et obstruction du trafic de transit,
    - aménagement convivial type « rue aux enfants » y compris dans les quartiers périphériques...
- Réflexions sur les livraisons et leur régulation écologique
- Urbanisme :Prise en compte de la lutte contre la pollution atmosphérique dans le PLUiH (au delà de l'existant)
- Stratégie de communication efficace et coordonnée pour favoriser les mobilités peu polluantes et dissuader les mobilités très polluantes
- Nouveau concept de ZFE écologique et solidaire,
- Progrès dans l'évaluation de la pollution liée à l'aéroport de Toulouse-Blagnac,
- Constitution d'un groupe pour l'évaluation des mesures en faveur et en défaveur de la qualité de l'air en prenant en compte l'ensemble des externalités.

Karine Wallerand pour les Amis de le Terre Midi-Pyrénées.