



Municipales 2020 – TOULOUSE ANTICAPITALISTE

Nouveau Parti Anticapitaliste 31

9, rue Corneille
31 100 Toulouse
0675243380
npa31.org



Toulouse, le 4 mars 2020

Objet : Réponse aux 5 questions du CAPAT – Toulouse Anticapitaliste

Madame, monsieur,

Vous trouverez ci-dessous nos réponses aux 5 questions posées par le Collectif AntiPollution de l'Agglomération Toulousaine (CAPAT).

Vous pouvez également consulter en ligne notre programme :

- [Pour la transition écologique : une écologie populaire et anticapitaliste](#)
- [Une politique des transports répondant à l'urgence sociale et environnementale](#)

Recevez nos sincères salutations.

Pour Toulouse Anticapitaliste,

Pauline SALINGUE et Nicolas MOUSSET

1/Avez-vous des projets concrets pour faire baisser significativement les niveaux de pollution atmosphérique et protéger la santé des citoyens ?

Les principales mesures sont à prendre vis-à-vis du trafic routier (60% des émissions de carbone à l'échelle de la métropole) :

- Développement de l'offre de transports en commun sur l'aire de la Métropole et au-delà, et priorité au projet de RER
- Gratuité des transports publics pour toutes et tous : Voir notre programme en ligne
- Limitation à 50km/h sur le périphérique aux heures de pointe, et extension des zones 30km/h. 30km/h intégral à l'intérieur des boulevards.
- Mise en place d'un réseau de pistes cyclables traversant la Métropole, clairement identifiées, confortables et sécurisées avec un budget dédié au vélo et modes de transports actifs de 40 millions d'euros par an

2/Quel objectif chiffré de baisse de pollution, visez-vous avec la mise en place de la Zone Faible Emission (ZFE) ? Pour atteindre ces objectifs, seriez-vous prêts à intégrer dans la ZFE : le canal ? l'ensemble de la rocade? l'aéroport ? Quels moyens de transport en commun mettez-vous en place pour compenser les restrictions de circulation ?

Nous sommes opposés à l'écologie punitive envers les particuliers (à l'inverse des gros pollueurs privés). Nous sommes donc opposés au ZFE. En effet, ce type de mesure touche principalement celles et ceux qui n'ont pas les moyens de changer de véhicule, les moins aisés d'entre nous.

Cependant, nous sommes pour limiter la présence de voitures dans de larges zones d'habitations - notamment les zones de forte densité de population - par le développement des transports en commun et des modes de transports actifs, comme par la piétonisation de certaines rues.

Par contre, nous sommes pour imposer des règles très restrictives allant jusqu'à l'interdiction aux transports logistiques et aux véhicules d'entreprises qui ne respectent pas les critères d'émission les plus stricts.

3/Atmo-Occitanie est l'observatoire de la qualité de l'Air, notamment sur la Métropole toulousaine. Aiderez-vous financièrement cet organisme, en l'aidant à implanter d'autres capteurs de pollution ?

Si le CAPAT estime que de nouveaux capteurs sont nécessaires, nous n'avons pas d'objection à financer leur installation, et donc à aider financièrement en ce sens Atmo-Occitanie.

4/Exigerez-vous la mesure réelle de la pollution du trafic aérien (Toulouse-Blagnac, Lasbordes, Franczal, Purpan et son héliport) dissociée de celle du trafic routier ?

Nous n'avons pas une connaissance précise des prérogatives de la mairie sur ces questions, mais nous sommes étonnés que la pollution engendrée par le trafic aérien ne soit pas l'objet de mesures spécifiques. Cette source de pollution doit être évaluée au plus vite.

5/Si l'évaluation d'Atmo-Occitanie révélait que vos projets de transports ne font pas baisser la pollution à la hauteur de l'investissement, seriez-vous capable d'y renoncer et de soumettre un plan alternatif à évaluation ?

Il est possible que les mesures que nous proposons ne réduisent pas suffisamment la pollution. Ce n'est pas une raison pour y renoncer, car elles nous paraissent indispensables.

Il faudrait alors sans doute prendre d'autres mesures, comme la limitation de la vitesse à 70km/h sur le périphérique et les grands axes, réserver sur le périphérique un couloir pour les transports en commun ...

Plus généralement, il faudrait que la Métropole se batte pour de réelles mesures au niveau national, voire européen, en particulier par rapport aux poids lourds. Ceux-ci qui comptent pour seulement 5% de l'ensemble de la flotte de véhicules au niveau européen, représentent 25 % des émissions de CO2 du transport routier. Cela suppose donc de relancer le fret ferroviaire, d'internaliser les coûts induits par les dégâts du transport poids-lourds, etc.