

C.A.P.A.T Collectif Anti-Pollution de l'Agglomération Toulousaine

Toulouse, le 12 Mars 2020

Madame, Monsieur,

Vous m'avez interpellée dans la cadre de la campagne pour les élections municipales pour connaître les mesures que je propose de mettre en place pour réduire drastiquement cette pollution.

Tout d'abord je tenais à saluer l'action de votre association qui rassemble des Comités de Quartiers autour de cette question fondamentale pour la santé des Toulousains.e.s.

Voici donc mes réponses à votre questionnaire :

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

Comme vous le soulignez justement le Plan de mobilités -faisant office de Plan de Déplacement Urbain- n'aura que peu d'effets sur l'exposition des populations aux polluants atmosphériques, c'est pour cela que dans le plan d'urgence pour les mobilités que j'ai présenté à la presse le 17 Octobre 2019, nous proposons une réponse articulée autour de 4 axes avec l'objectif **de réduire de moitié la part des déplacements en véhicules individuels** à Toulouse :

- La mise en place rapide d'infrastructures spécifiques pour densifier l'offre, sécuriser les déplacements piétons et vélo, rendre les transports propres et efficaces notamment avec des outils facilitateurs de l'intermodalité ;
- La mise en place d'une tarification solidaire des transports en commun plus juste mais aussi comme levier de changement de mode de déplacement au profit des transports en commun et modes doux (vélo, piétons...);
- La mise en place d'actions de médiation et de pédagogie pour faire changer les comportements ;
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance des Transports pour jouer collectif.

Les actions qui seront mises en œuvre sont les suivantes :

1/ LA CREATION DES PORTES DE TOULOUSE

Pour réduire la circulation automobile dans la ville, rendre la ville aux piétons, aux mobilités douces et actives, la préserver de la pollution, 7 portes à étages végétalisés seront construites aux entrées/sorties de ville afin d'y accueillir des stationnements pour les véhicules individuels.

Véritables hubs de mobilité (Plateforme de services) à la convergence de la ville et du péri-urbain, elles permettront l'accès à des parkings sécurisés, des zones de covoiturage, aux transports en commun, aux mobilités douces, à des bornes de recharge électrique, aux navettes circulaires en voie propre sur le périphérique (voie réservée), à de la logistique urbaine, à des services (salles de réunion, tiers lieux...).

La construction de ces portes d'entrée et de sortie de ville sera l'occasion de réduire la présence de la voiture dans la ville et de requalifier urbanistiquement les entrées de Toulouse.

2/ UNE NAVETTE CIRCULAIRE SUR LA ROCADE

Une concertation avec l'Etat sera engagée dans la perspective d'une reconfiguration de la rocade pour permettre :

- > La réservation de voies (bande d'arrêt d'urgence) au transport collectif.
- > La circulation de navettes entre les portes de Toulouse.
- > Une baisse progressive de la vitesse autorisée afin de permettre une plus grande fluidité du trafic et une priorité au co-voiturage.

3/ L'OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES DE TC EXISTANTES

Nous proposons de prolonger rapidement le futur téléphérique de l'Oncopole vers Basso Cambo d'un côté (avec connexion ligne A) et vers Montaudran de l'autre (avec connexion 3ème ligne) pour réaliser la ceinture sud.

La question des radiales pour les déplacements sera travaillée pour permettre des connections entre les villes de la périphérie sans passer par l'hypercentre comme par exemple en créant une ligne en site propre Seilh, Blagnac, Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Portet.

Nous proposons de développer l'offre de transport en commun de manière significative, en la connectant notamment aux Portes de Toulouse décrites précédemment.

4/ UN PLAN VELO AMBITIEUX

Actuellement, 50% des déplacements dans l'agglomération font moins de 3 kilomètres.

Pour 65% d'entre eux, ce sont des voitures qui sont utilisées. Donc près de 2 déplacements sur 3 se font en voiture.

Toulouse est très mal positionnée dans l'offre de pistes cyclables. Elle est à la 8ème place sur 11 au classement des villes de plus de 200 000 habitants, loin derrière Nantes ou Bordeaux (Baromètre des villes cyclables).

Au regard de ces chiffres, de l'intérêt en matière de santé, de flux et de gestion budgétaire par la collectivité, nous réaliserons un investissement de 40 millions d'euros par an pour proposer des infrastructures sécurisées dédiées au vélo :

- > voies express vélos vers les zones d'activité et d'emploi
- > création de vraies pistes cyclables en ville sans discontinuités et sécurisées (400 km en 10 ans)
- > création de stationnement vélo en sécurité aux deux extrémités du déplacement, aussi bien au domicile, que sur les lieux d'étude, de travail, de loisirs ou devant les commerces, les services... comme Rotterdam.

Nos réflexions convergent avec les travaux de l'association « 2pieds2roues » rencontrée à plusieurs reprises, voici d'ailleurs nos réponses à leur questionnaire : <https://municipales2020.parlons-velo.fr/s/101>

5/ LE DEVELOPPEMENT D'UN PLAN PIETON

Nous proposons de développer la pratique de la marche à pied notamment dans et hors du centre-ville en développant la signalétique de temps de trajet comme cela est fait dans le centre historique :

- > création de zones piétonnes
- > expérimentation en concertation avec les habitants et usagers de zones piétonnes temporaires la fermeture de certaines rues le week-end ou la nuit.

Outre, la mise en œuvre des mesures ci-dessus, Nous réaliserons l'aménagement urbain, en nous appuyant sur les cartes stratégiques des zones à forte concentration de pollutions établies par Atmo-Occitanie afin de faire diminuer le nombre de personnes exposées aux pollutions atmosphériques, en commençant par l'interdiction d'y construire des établissements sensibles (Crèches, écoles, Ephad...)

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 visons la réduction de moitié la part des voitures individuelles dans Toulouse, notamment par la mise en place d'une zone à faible émission mais pas seulement, grâce également aux mesures ci-dessus.

Toutefois, nous avons examiné avec attention les scénarios étudiés par Atmo Occitanie pour évaluer les réductions de pollutions attendues. Comme vous l'avez sûrement noté, aux termes de cette étude les diminutions de pollutions dépendent de 3 paramètres (cf la conclusion de l'étude) :

Le territoire de la ZFE

Afin d'avoir une amélioration de la qualité de l'air sur l'agglomération toulousaine, le périmètre 1 dit « Intra Boulevards Canal », du fait de son trafic routier, ne permet pas d'atteindre une baisse des émissions de polluants significative à l'échelle de Toulouse métropole. Les gains de 10 à 30% pour les oxydes d'azote sur ce périmètre 1 ne correspondent qu'à une diminution de 0.5% à 1.4% des émissions de NOx issues du trafic routier à l'échelle de Toulouse Métropole.

Le périmètre 2 dit « Périphérique et Rocade Arc-en-Ciel » permet d'obtenir à l'échelle de Toulouse Métropole des baisses significatives des émissions d'oxydes d'azote issues du trafic routier allant selon les scénarios de 3.7% à 10.9%.

Le périmètre 3 « Toulouse Colomiers Blagnac » permet selon les scénarios d'atteindre de 4% à 12.3% de baisse des émissions d'oxydes d'azote issues du trafic routier à l'échelle de Toulouse Métropole. La diminution des émissions va donc au-delà de ce qui a pu être quantifié sur le périmètre 2. Cependant l'écart avec le périmètre 2 est relativement limité au regard de l'extension de la zone concernée par une ZFE avec le périmètre 3.

Le Type de véhicules concerné

La prise en compte des véhicules de catégorie Crit'Air 3 dans les restrictions de circulation au sein de la ZFE a un impact important sur les émissions de polluants atmosphériques. La diminution des émissions est ainsi trois fois plus importante en intégrant les véhicules de catégories Crit'Air 3, majoritairement diesels. En effet, cette catégorie de véhicules Crit'Air 3 représente en 2017 près de 30 % du parc de véhicule roulant en milieu urbain. Leur prise en compte fait que les contraintes de circulation feraient que la ZFE concernerait non plus environ 15% des véhicules mais près de 45% du parc roulant. Il faut également noter que la restriction de circulation à la catégorie Crit'Air 3 a également un effet plus important en termes de diminution des émissions de particules car la disparition des véhicules diesel euro 3 et 4 permet de diminuer davantage les émissions de particules à l'échappement.

Les Axes concernés par la ZFE

Au sein des 3 territoires retenus pour cette évaluation, le fait d'intégrer l'ensemble des axes de circulation à la ZFE ou d'en exclure une partie notamment pour permettre son contournement pour les véhicules en transit a un impact conséquent sur les baisses d'émission de polluants. En effet ces axes qu'ils soient les boulevards autour du périmètre 1 ou les voies structurantes de l'agglomération (VSA) pour les périmètres 2 et 3 sont des axes sur lesquels la circulation est importante et contribue jusqu'à 60% des émissions de polluant issues du trafic routier. Leur prise en compte dans la ZFE permet ainsi d'abaisser trois fois plus les émissions sur le périmètre 2.

Au vu de ces éléments, nous proposons donc quand nous serons élus de mettre en place un dispositif qui réduise les pollutions de manière très significative, mais pas seulement en

actionnant le paramètre « périmètre » et il nous semble important de ne pas uniquement interdire les véhicules à vignette crit'air 4 et 5 (véhicules diesels anciens appartenant souvent à des personnes très modestes)

Le scénario C par exemple, intra rocade et intégrant à la Zone à Faible Emission une partie des voies rapides urbaines de l'ouest de l'agglomération, permet une baisse de 5% sur le secteur des transports routiers sur ce périmètre. C'est un effort insuffisant, et qui de surcroît, risque d'être compensé, du moins partiellement, à l'échelle de la métropole par des augmentations de pollutions sur les communes limitrophes, ce qui serait injuste et inefficace puisque à l'échelle du périmètre de Toulouse Métropole la baisse représente 2,5% des émissions issues des transports routiers. Concernant le gain sur les émissions de particules fines PM2.5, il représente une baisse de 7% des émissions sur le périmètre de la ZFE.

En outre, nous pensons que le dispositif de la ZFE pourrait prendre en compte le poids et la cylindrée des véhicules afin d'être socialement plus juste, en effet nous devons pour les enjeux de pollution et les enjeux climatiques sortir de la dépendance aux énergies fossiles : une sortie des véhicules diesel d'ici à la fin du mandat et des véhicules essence d'ici à 2030 sur tout le centre-ville de Toulouse.

Nous envisagerons donc de revoir le projet de ZFE au regard de ces considérations afin d'en améliorer son efficacité. Dans ce cadre, il sera nécessaire, en concertation avec les Toulousain.e.s, de :

- Définir des zones de circulation différenciées pouvant aller vers la piétonisation certaines voies au centre-ville,
- Les véhicules les plus polluants sont les diesels anciens qui appartiennent souvent à des personnes aux revenus modestes. Nous souhaitons revoir le paramètre de choix d'interdiction des véhicules actuellement sur la base des vignettes Crit'Air (4 et 5) pour prendre en compte plutôt les usages. Nous voulons être plus juste socialement et permettre ponctuellement des accès pour des visites médicales, personnes à mobilité réduite ... La tarification solidaire des transports en commun encouragera à prendre les transports en commun.
- Réaménager les avenues qui sont à 2x2 voies en 2x1 voies, en redistribuant l'espace au profit des transports en commun, des piétons et des mobilités douces.
- Redéployer des navettes de rabattement, TAD (Transports à la Demande) et Mobibus, pour les personnes à mobilité réduite. Nous souhaitons accompagner socialement les impacts de la ZFE sur les personnes les plus en difficultés.

Les navettes circulaires décrites ci-dessus, seront un moyen de relier les lignes de transport en commun, et des navettes de rabattement vers les stations de métro seront également déployées.

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 ?

Nous sommes très attachés aux travaux de l'Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air ATMO-Occitanie, en effet sa gouvernance multipartite ainsi que son mode de financement garantissent son indépendance et la qualité de ses études.

Le financement de l'Etat pour assurer la surveillance réglementaire ainsi que les missions qui lui sont confiées en plus par les services de l'état sont largement insuffisantes, nous veillerons donc à signer des conventions pluriannuelles avec Atmo Occitanie afin de disposer sur notre territoire de toutes les mesures nécessaires à l'évaluation de la qualité de l'air, au-delà de la simple surveillance réglementaire, pour évaluer en amont l'impact de nos projets, mais aussi pour disposer d'une évaluation en aval des résultats.

Sachant que la qualité de l'Air est évaluée par capteurs, mais également par des modélisations à partir de données de flux automobiles ou sur des données d'autres sources de pollutions (résidentiel, industriel...).

Nous demanderons également des mesures spécifiques dans les écoles.

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

L'impact réel du trafic aérien sur la pollution atmosphérique est un sujet majeur, car aujourd'hui nous ne disposons pas de données permettant de les dissocier des données de trafic routier en lien avec l'activité de la zone aéroportuaire. Il n'est pas normal que ce soit au contribuable toulousain de financer ces études, il nous faudra donc intervenir auprès de l'aéroport, de la commission environnement de celui-ci, et des services de l'Etat pour que cette évaluation soit réalisée. Nous nous engageons à le demander.

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 ?

Nous proposons de mettre en place dès le début du mandat une instance citoyenne dotée de moyens propres qui sera chargée d'évaluer l'impact de nos projets et de nos politiques et de suivre la réalisation de nos engagements.

Ainsi, si les projets révèlent avoir un impact négatif sur le climat ou la biodiversité ils seront abandonnés ou modifiés. Dans cette même logique nous réaliserons un suivi des réductions d'émissions attendues, afin de modifier le projet si nécessaire. Nous nous sommes engagés à



réduire de 50% les émissions de gaz à effets de serre à l'horizon 2030, et en matière de transport les émissions de polluants sont également directement corrélées aux flux automobiles.

J'espère avoir ainsi répondu à vos questions ; Pour plus de précisions sur notre programme je vous renvoie à notre site internet où vous trouverez le détail de nos propositions : <https://www.nadiapellefigue2020.fr/nos-propositions/>

Soyez assurés, Madame, Monsieur, que je fais de la coopération avec les citoyens et les associations un des piliers de ma vision du travail de Maire.

Bien à vous,

Nadia Pellefigue

NADIA

PELLEFIGUE

ÉLECTIONS MUNICIPALES
DES 15 ET 22 MARS 2020