



**Association de Protection du Cadre de Vie et de l'Environnement  
Balmanais**

*agrée protection de l'environnement pour la Haute-Garonne*

6 avenue Pierre Coupeau - 31130 Balma  
[apcveb@free.fr](mailto:apcveb@free.fr) <http://apcveb.free.fr>

## **Contribution à la Consultation ZFEm Toulouse Métropole**

**4 juillet 2021**

Monsieur,

Depuis de nombreuses années, notre association mène une large action dans les domaines de l'environnement et de l'urbanisme de Balma et, au-delà, de la métropole toulousaine. Cela se traduit par l'organisation de réunions, ateliers, conférences, débats, expositions et par des collaborations permanentes et multiples avec les instances environnementales. Nous avons eu l'occasion par le passé d'intervenir sur le Projet Mobilités, le PLUiH ou encore le TAE CLB. Deux sites peuvent en témoigner dont l'un, est consacré aux questions d'urbanisme et d'environnement et le second, plus spécifiquement destiné à réaliser un inventaire participatif de la faune et de la flore balmanaises : <http://apcveb.free.fr> et <http://biodiv.balma.free.fr>.

Aussi, notre intervention dans cette consultation concerne principalement la commune de Balma mais également l'ensemble de la métropole.

Un des objectifs fixés par la loi LOM est consacré à la réduction de la pollution atmosphérique, un enjeu majeur de santé publique. Il ressort des analyses que les sources de ces pollutions en milieu urbain sont essentiellement liées aux transports terrestres. Les épisodes de confinement, en 2020 puis en 2021, ont bien prouvé grandeur nature les hypothèses liant le trafic routier à la pollution.

C'est la raison pour laquelle les véhicules les plus polluants seront interdits à l'intérieur de la ZFEm. La mise en œuvre s'appuie uniquement sur les certificats Crit'air qui classent 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. D'autres pollutions (liées au freinage et à l'usure des pneus) ne seront pas concernées par la mise en application de la ZFEm.

L'analyse des documents mis en consultation nous amène à plusieurs remarques concernant les informations diffusées et les effets potentiels de la mise en application de la ZFEm.

L'analyse de la pollution atmosphérique et les modélisations

- les modélisations utilisent les données recueillies par les capteurs Atmo-Occitanie répartis sur l'agglomération. Sur la partie Est parcourue par le périphérique Est (une zone cartographiée comme fortement impactée par la pollution), **un seul capteur** se situe sur la commune de Toulouse dans le quartier Croix-Daurade. Concrètement pour la population de

la périphérie Est, les données ne permettent pas d'avoir une vision claire de la pollution réelle qu'elle subit. On peut noter que des populations exposées au dessus des valeurs limites se situent à Blagnac, Aucamville et Saint-Alban, pourtant hors du périmètre ZFEm et que les deux dernières communes ne disposent d'aucun capteur.

- les mesures ZFEm liées au Critair visent à réduire le nombre de voitures les plus polluantes dans le périmètre de la ZFEm repoussant à la périphérie cette circulation. Mais, comme le souligne le CODEV Toulouse Métropole dans son contribution de décembre 2019, en citant l'ANSES : « en zone urbaine dense, seule une baisse du volume global des véhicules en circulation semble être à même de faire baisser ces **particules également produites par l'abrasion des freins ou des pneus sur le bitume** ».
- durant la mise en place de la ZFEm, les **travaux de la 3ème ligne** de métro auront lieu. Lors de l'enquête publique sur le TAE CLB, les résultats de l'Etude de l'impact des projets de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B réalisée par Atmo Occitanie indiquaient que la réduction de la pollution est un attendu important mais qu'il fallait attendre plus de 10 ans d'exploitation pour éliminer le passif du chantier, en termes de GES, (importance du nombre de camions destinés à transporter les déblais, les déchets et les intrants...). Nous ignorons si ces éléments ont été intégrés dans la modélisation d'autant plus que la partie Est de Toulouse sera vraisemblablement la plus concernée par le chantier.

#### L'impact sur la population de la périphérie

- le périmètre de la ZFEm est circonscrit principalement à Toulouse et à l'intérieur des périphériques mais toute la **population de la périphérie** est concernée par la pollution en particulier à proximité des périphériques.
- Pour ce qui concerne la sollicitation du **périphérique Est**, la **prise en compte des reports** n'est pas clairement exposée et nous nous demandons dans quelle mesure, à proximité du centre ville de Toulouse et de deux stations de métro, le périphérique Est ne sera pas plus sollicité qu'actuellement avec le risque accru d'« embolies » régulières. Les trajets des véhicules les plus polluants seront détournés vers la périphérie et le futur report de la circulation engendrera une pollution supplémentaire dont on ignore si elle a été modélisée.

#### Lien avec la politique de mobilité

- la mise en place de la ZFEm en application de la loi LOM n'établit **aucun lien avec la politique de mobilité** liée aux Transports en Commun (accès aux TC, rabattement, stationnement...), une politique essentielle dans l'objectif de réduction de la pollution atmosphérique. « Les gains estimés par la mise en place de la ZFEm n'intègrent pas les effets bénéfiques d'autres projets (infrastructures de transport en commun, développement du réseau cyclable,...) qui viendront compléter ces gains en matière de qualité de l'air. » p. 6 du rapport en consultation.
- Citons, déjà suggérées par le CODEV Toulouse Métropole, dans sa contribution à la précédente consultation, les hypothèses de diminution du volume global de la circulation et d'une **fluidification du trafic** en heures de pointe qui pourraient contribuer à la baisse de la pollution atmosphérique ne sont pas abordées.
- L'analyse Atmo-Occitanie estime une réduction de la part modale de la voiture : « 30% des véhicules légers et des 2 roues se reportent sur les transports en commun ou les vélos » sans en exposer les raisons.

#### Effets du renouvellement du parc automobile

- le **renouvellement du parc automobile** est jugé par la loi comme un levier essentiel pour réduire la pollution atmosphérique. C'est la raison pour laquelle les véhicules les plus polluants seront interdits à l'intérieur de la ZFEm. La mise en œuvre s'appuie sur les

certificats Crit'air qui classent 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. Alors que la proportion de la part modale automobile est plus importante **en périphérie** qu'en centre-ville, il est vraisemblable que la proportion de la population obligée de changer de véhicules y sera plus importante. Aucune projection n'est réellement proposée.

- La conjoncture post COVID et la crise économique en cours ne sont pas clairement évoquées dans le rapport de consultation. Pourtant, les véhicules les plus anciens et les plus polluants sont possédés par les plus modestes, fragilisés par ce contexte, l'application de la ZFEm étant d'autant plus perçue comme une mesure punitive. L'information sur les **aides** (dont celles de l'Etat en diminution) devrait être d'autant plus facilitée en raison de sa complexité.

#### Les mesures de contrôle

- Le dossier n'évoque pas l'hypothèse des voitures qui resteront en permanence à l'intérieur de la zone et le **contrôle** qui s'exercerait sur ce cas. La question du report sur les axes non contrôlés reste posée.

#### DEMANDES

- Le périmètre de la ZFEm est circonscrit à Toulouse et à l'intérieur des périphériques mais toute la population est concernée. Aussi, pour permettre un suivi plus précis, nous demandons que dans les communes d'Aucamville et de Saint-Alban ainsi qu'à Balma, pour la partie Est de Toulouse, des **Capteurs d'analyse** soient installés
- **Des capteurs d'information pédagogique** et une information constante des habitants de la périphérie dont les balmanais devraient être déployés pour permettre une prise de conscience de la population et, par exemple, l'adaptation de la pratique sportive, en particulier des plus jeunes. A Balma, les installations sportives se trouvent à proximité du périphérique de même côté Toulouse avec la zone des Argoulets.
- **Un suivi** annuel et un bilan des résultats avec des **données publiques territorialisées** devrait être largement diffusés.
- L'application des mesures ZFEm aura un impact social puisqu'elle contraindra les propriétaires (ménages ou entrepreneurs aux revenus modestes) des véhicules les plus polluants à en changer. Une information plus lisible sur les **aides potentielles** prévues par TM, mais aussi par le Conseil régional et l'Etat.
- Une meilleure articulation avec les **politiques de mobilité** pour anticiper le rabattement des voitures les plus polluantes hors de la ZFEm (zones de stationnement, de covoiturage, accès des pôles multimodaux et développement de l'offre de TC, politique tarifaire...).

Si la loi LOM impose la mise en place d'une ZFE à un certain nombre de métropoles et à travers des mesures visant à rajeunir le parc des véhicules, la collectivité, au regard de sa responsabilité en matière de santé publique, se doit d'accompagner cette mise en place par des mesures complémentaires de lutte contre la pollution atmosphérique comme le PCAET en offre le cadre. Il nous semble que cette mise en place de la ZFEm Toulouse Métropole devrait être associée à des mesures d'accompagnement sur la périphérie du périmètre de la ZFEm qui sera sollicitée.

Pour l'APCVEB,  
Annie Damon-Chosy, vice-présidente