

Dossier de presse

RENDEZ-NOUS NOTRE AIR !

La pollution atmosphérique de notre territoire en zone urbaine : la pollution
liée aux transports

http://www.fne-midipyrenees.fr/index.php?rubrique_id=232

Jeudi 13 novembre 2014



Maison de l'Environnement de Midi-Pyrénées
14, rue de Tivoli - 31000 Toulouse
Tél. : 05 34 31 97 85
ml.cambus@fne-midipyrenees.fr
www.fne-midipyrenees.fr

Association agréée protection de l'environnement,
régie par la loi 1901 déclarée sous le n°W313001897
N° Siret 323 447 607 00033 – Code APE 9499Z
Reconnue organisme de formation n° 73 31 06551 31

Sommaire

Communiqué de presse 19/09/14 : Parking Day	4
Communiqué de presse 13/11/14 : Water tag	5
I. Les causes de la pollution	7
➔ UN COCKTAIL DE POLLUANTS !	7
1 – Principaux polluants	7
2 – Principales sources de pollution	8
II. Les effets sur la santé	10
La motorisation diesel notamment en cause	12
Face à ces dangers, informer le public	12
III. Actions et solutions	14
➔ UN COCKTAIL DE SOLUTIONS !	14
1 – Transporter moins :	15
Faire évoluer l'urbanisation pour réduire les besoins en transport	15
Faire évoluer le bonus-malus s'il est maintenu	15
2 – Transporter mieux :	16
Sortir le diesel de la ville et agir sur la fiscalité qui lui est applicable	16
Agir sur la motorisation	17
3 – Transporter autrement :	17
Développer l'écomobilité	17
Agir sur la logistique urbaine	18
Initiatives et évolution des comportements : des exemples de bonnes pratiques en Midi-Pyrénées	18

Pouvons-nous accepter l'irrespirable ?

Le 16 mars dernier, la région Midi-Pyrénées a connu un épisode aigu et généralisé de pollution de l'air par les particules en suspension. Ces pics de pollution ne sont malheureusement pas rares. Localement, nous constatons régulièrement des dépassements de valeurs limites¹ des polluants. Cet air, que l'on peut qualifier d'irrespirable, met en danger notre santé.

Face à **ces ennemis invisibles mais impitoyables**, la fédération d'associations France Nature Environnement Midi-Pyrénées s'est lancée dans une campagne intitulée : « **De la ville à la campagne, rendez-nous notre Air !** ». Analyse de la situation, actions de sensibilisation de la population et des pouvoirs publics, propositions de solutions, le dossier de presse ci-joint fait le point.

Nos actions du 2^e semestre :

- Parking Day

FNE Midi-Pyrénées a participé le 19 septembre dernier à la journée mondiale « Parking Day ». L'idée de cet événement ouvert à tous est de transformer temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés, artistiques et conviviaux. C'est aussi « *l'occasion de réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain !* ». Tout en apportant des solutions, FNE Midi-Pyrénées a sensibilisé le public toulousain sur la pollution de l'air en abordant les thèmes des transports : « se déplacer moins, mieux et autrement ».

- « Water tag »

Sur les murs noirs de pollution, le long des voies de circulation, FNE Midi-Pyrénées a réalisé des « water tag » (graffitis propres) pour alerter les automobilistes sur le danger qui nous menace : la pollution de l'air extérieur par le transport routier.

- Carré « Irrespirable »

Pour sensibiliser le public sur la pollution de fond, FNE Midi-Pyrénées a programmé de suivre la concentration de certains polluants sur plusieurs jours et semaines en centre ville de Toulouse. Nous en reparlerons... !

¹ Valeur limite réglementaire : un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble

Communiqué de presse 19/09/14 : Parking Day

Sous le soleil, à la rencontre des citoyens

La journée mondiale du Park(ing) Day² s'est tenue ce vendredi 19 septembre. Événement ouvert à tous, il mobilise chaque année citoyens, artistes, activistes, associations... pour transformer temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

Reprenons en main l'espace public

De nombreuses structures et citoyens ont participé à l'événement sur l'ensemble du territoire.

Les associations FNE Midi-Pyrénées et FNE Tarn et Garonne ont occupé une place de parking aujourd'hui à Toulouse et à Montauban. Nos stands, conviviaux et végétalisés, ont attiré l'attention de nombreux automobilistes, cyclistes et piétons ; certains ont pu s'arrêter, s'asseoir, discuter avec nous et profiter de nos animations autour d'un thé ou d'un café.

Le mouvement FNE se mobilise pour la ville de demain

PARK(ing) DAY, c'est aussi et surtout l'occasion de réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville durable de demain, y compris en terme d'économie circulaire !

A Toulouse, FNE Midi-Pyrénées a mis l'accent sur la problématique de la qualité de l'air. « *Nous respirons 24 h sur 24, donc quand nous pensons exposition à la pollution de l'air, nous devons penser exposition tout au long de la journée, chez soi, sur son lieu de travail ou d'enseignement, dehors, dans les transports et les lieux de sports, de loisirs, etc.* » avance José Cambou, Vice-présidente de FNE Midi-Pyrénées.

Tout en apportant des solutions, l'association a sensibilisé le public sur la pollution de l'air en abordant les thèmes des transports : « [se déplacer moins, mieux et autrement](#) » et celui de l'agriculture « [Ecophyto : zéro pesticide dans nos villes et villages](#) ».

L'événement se poursuit ce weekend

En France, l'événement Park(ing) Day dure 3 jours. Demain, samedi, l'ambiance sera festive à Tournefeuille. Les Jardiniers de Tournefeuille, membre de FNE Midi-Pyrénées et d'autres associations vont occuper la place de la Mairie : stands sur le jardin, musique, animations ludiques en vélo ou en chaussures... !

² Plus d'informations, consultez le site de l'événement : <http://www.parkingday.fr/>

Communiqué de presse 13/11/14 : Water tag

Stop au DIESEL : nos gaz d'échappement tuent !

En bordure des axes routiers, les murs et trottoirs sont noirs de pollution. A qui la faute ? FNE Midi-Pyrénées accuse les gaz d'échappement des véhicules, en particulier des diesels ! A Toulouse, nos « [water tag](#)³ » (graffitis propres) apposés le long des voies de circulation, ont cherché à alerter les automobilistes sur le danger qui nous menace...

Présent sur une majorité de véhicules, le moteur diesel tue, rend malade et coûte cher : morbidité et coûts sanitaires, dégradation des conditions de vie, destruction de l'environnement et amendes à payer aux institutions européennes pour non respect de la législation dus aux dépassements de polluants.

Le constat

Les trois quarts des voitures vendues aux particuliers roulent avec un moteur diesel et plus de 80% du fret se fait par la route. Victime de politiques fiscales, d'aménagement du territoire et de transports qui ont entraîné toute l'économie depuis plusieurs décennies dans le « tout automobile » très diésélisé, la France doit aujourd'hui faire face au revers de la médaille.

Les gaz d'échappement diesel, prétendument moins polluants car moins émetteurs de CO₂, sont désormais reconnus comme cancérogènes avérés par l'OMS et sont responsables de l'émission de particules fines et d'oxydes d'azote (NOx) néfastes pour la santé. On estime à 42 000 le nombre de morts par an en France liées à la pollution de l'air par les particules fines, dont celles issues des gaz d'échappement diesel.

Le traitement des maladies liées à la qualité de l'air coûte très cher à la collectivité. Le rapport de la Commission des Comptes et de l'économie de l'environnement concernant « la santé et la qualité de l'air extérieur », publié en juillet 2012, estime que les coûts sanitaires, de la seule pollution de l'air extérieur, s'élèvent à minima entre 20 et 30 milliards d'euros par an pour la France métropolitaine. De plus, le carbone suie (black carbon) contenu dans les particules fines notamment se dépose sur les glaces des pôles et contribue directement au changement climatique, en accentuant leur fonte.

Sortir le diesel de nos villes

Les solutions de mobilité proposées pour l'instant sont insuffisantes pour nous sortir de l'ornière et notamment en ville où les particules fines de diesel sont les plus nombreuses. Les automobilistes sont les premiers exposés dans leur habitacle suivis des cyclistes et des piétons et bien évidemment des riverains. Toute politique de transports et de mobilité durable doit concilier nos besoins de déplacements avec le respect et la préservation de

³ Clip vidéo à voir : http://www.fne-midipyrenees.fr/index.php?rubrique_id=232

notre qualité de vie et de l'environnement. Selon José Cambou, Vice-présidente de FNE Midi-Pyrénées : « *Pour atteindre cet objectif, il convient de se déplacer et transporter moins, mieux et autrement, en agissant aussi bien sur l'offre de transport et les types de mobilités proposées que sur la demande en transports et les comportements.* »

Des actions sont possibles !

FNE Midi-Pyrénées appelle en priorité à l'interdiction des véhicules les plus polluants en ville : les voitures individuelles diesel très anciennes.

Pour les personnes, l'association demande le développement des transports en commun, du covoiturage et de l'auto-partage ainsi que le développement des plans de déplacement en entreprises ou interentreprises.

Pour le transport des marchandises en ville, elle préconise l'usage de camions électriques ou hybrides pour les livraisons du dernier kilomètre mais aussi l'utilisation de vélos assistés, etc. Enfin, FNE Midi-Pyrénées réclame la suppression des avantages fiscaux offerts au diesel.

I. Les causes de la pollution

→ UN COCKTAIL DE POLLUANTS !

1 – Principaux polluants

Les rejets de polluants atmosphériques sont liés aux activités humaines (transports, industrie, chauffage, agriculture, traitement des déchets, etc.) ou proviennent de la nature (pollens, éruptions volcaniques, zones humides ou forestières, érosion des sols sous l'effet du vent, etc.). La pollution atmosphérique, au sens où nous l'entendons couramment, est principalement due aux activités humaines.

Les principaux polluants sont :

- **Les polluants primaires** qui sont directement issus des sources de pollution (trafic routier, industries, chauffage, agriculture...). On y trouve des gaz tels que : des oxydes de carbone, des oxydes de soufre, des oxydes d'azote, des hydrocarbures légers, des composés organiques volatils (COV), des particules (PM10 et PM2.5) ou des métaux (plomb, mercure, cadmium...).
- **Les polluants secondaires** qui eux, ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère mais proviennent de réactions chimiques de gaz entre eux. C'est le cas notamment des particules secondaires, de l'ozone ou du dioxyde d'azote.

Mais ce ne sont pas les seuls dans la réalité !

Et parmi tous ces polluants seuls quelques uns font actuellement l'objet d'un suivi encadré par la réglementation, soit sous la forme de valeurs limites, soit sous la forme de valeurs cibles⁴.

Dans notre région, la surveillance de la qualité de l'air est assurée par l'ORAMIP (Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées), association agréée par le Ministère du Développement Durable. L'ORAMIP est membre de la fédération Atmo France qui regroupe les 26 associations régionales françaises agréées pour la surveillance de la qualité de l'air sur tout le territoire. L'ORAMIP gère un réseau de plus de 30 stations de mesure. Les mesures de la qualité de l'air ambiant en Midi-Pyrénées sont disponibles en temps réel sur internet : www.oramip.org

⁴ **Obligation de valeur limite** : c'est-à-dire qu'un seuil de concentration maximale dans l'air ambiant doit obligatoirement être respecté dans un délai déterminé et il est aussi obligatoire d'effectuer des mesures pour surveiller cette valeur limite. Les polluants concernés sont : le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NO + NO₂), le monoxyde de carbone (CO), les particules en suspension (PM₁₀), le plomb (Pb), le benzène.

Obligation de valeur cible : c'est à dire un seuil de concentration maximale dans l'air ambiant qui doit être respecté. Il est aussi obligatoire d'effectuer des mesures pour surveiller cette valeur cible. Les polluants concernés sont : l'ozone (O₃), le nickel (Ni), le cadmium (Cd), l'arsenic (As), le benzo(a)pyrène (BaP).

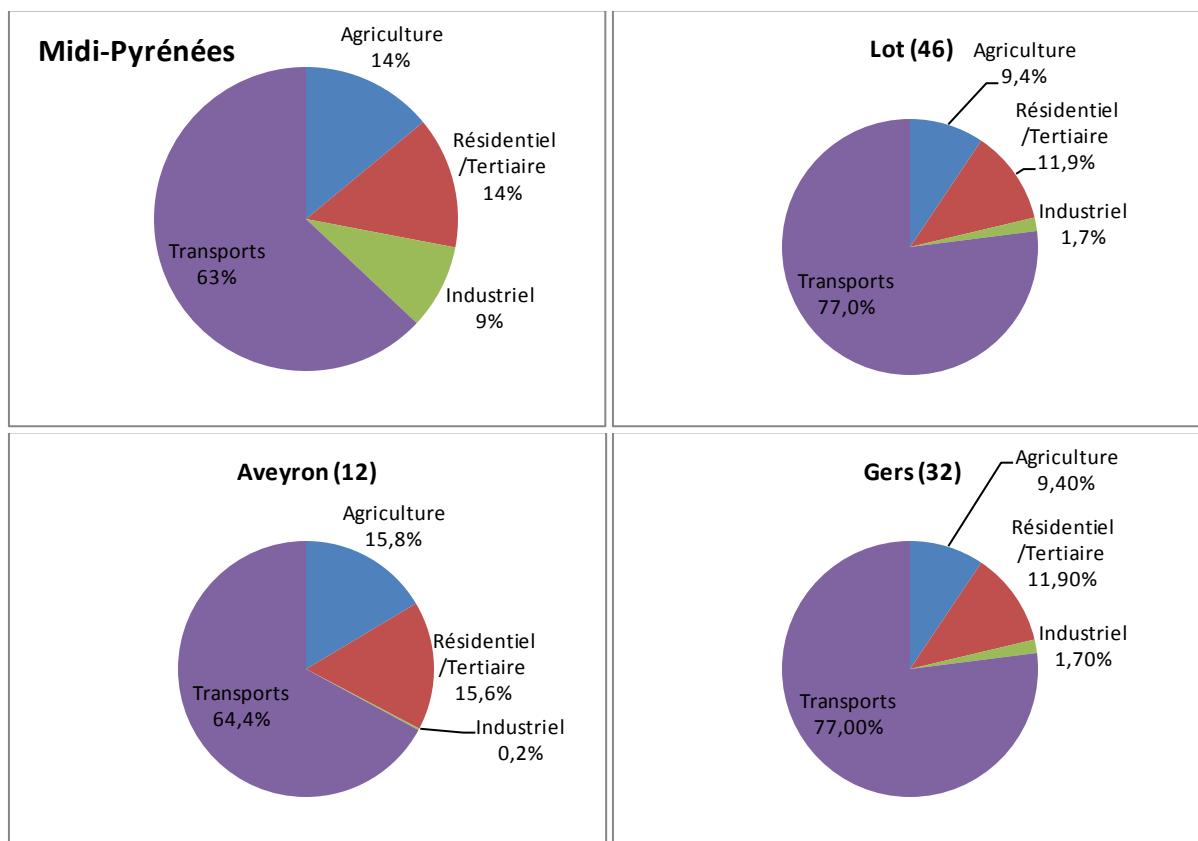
2 – Principales sources de pollution

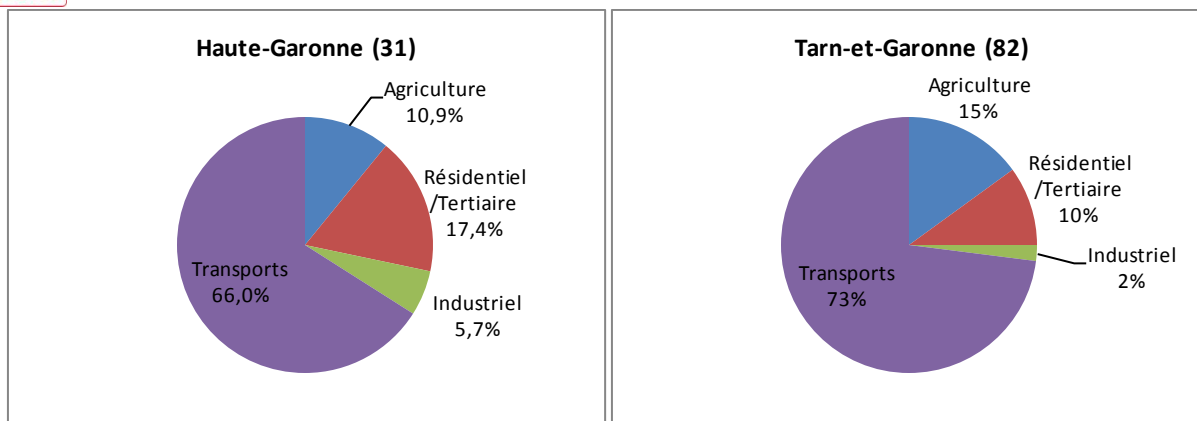
Les polluants de l'air extérieur peuvent être émis localement ou bien importés. Les sources de ces polluants sont multiples :

- Sources fixes : chauffages, utilisation et stockage de combustibles, industries, traitement des déchets, etc.
- Sources mobiles : transport des personnes et marchandises (transports routiers, aériens, ferroviaires, maritimes, etc.), engins de chantier.
- Sources agricoles : utilisation de produits phytosanitaires, émissions de méthane, ammoniac, etc.

Les émissions de polluants peuvent au même endroit connaître une forte variation au cours de la journée. Il peut y avoir aussi de grandes différences d'un territoire à l'autre.

Dioxyde d'azote : variation des contributions selon les territoires

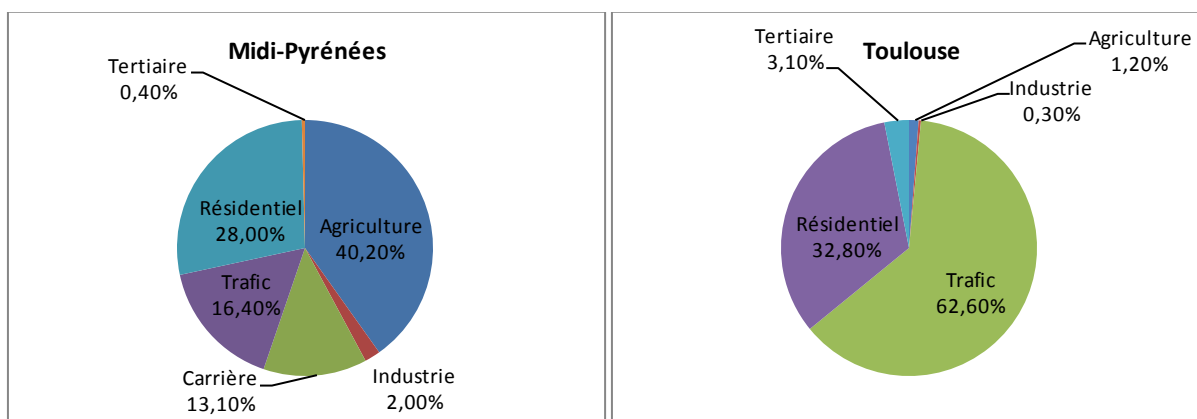




Source : ORAMIP 2012 – inventaire 2008 Act'AIR

Les transports : première source de pollution en zone urbaine en Midi-Pyrénées

Emissions de PM10



II. Les effets sur la santé

La qualité de l'air a un impact réel sur la santé. Certaines personnes sont plus vulnérables à la pollution atmosphérique, mais chacun peut être affecté.

Le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC), agence spécialisée de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a, le 17 octobre 2013, classé la pollution de l'air extérieur comme cancérigène certain pour l'homme⁵.

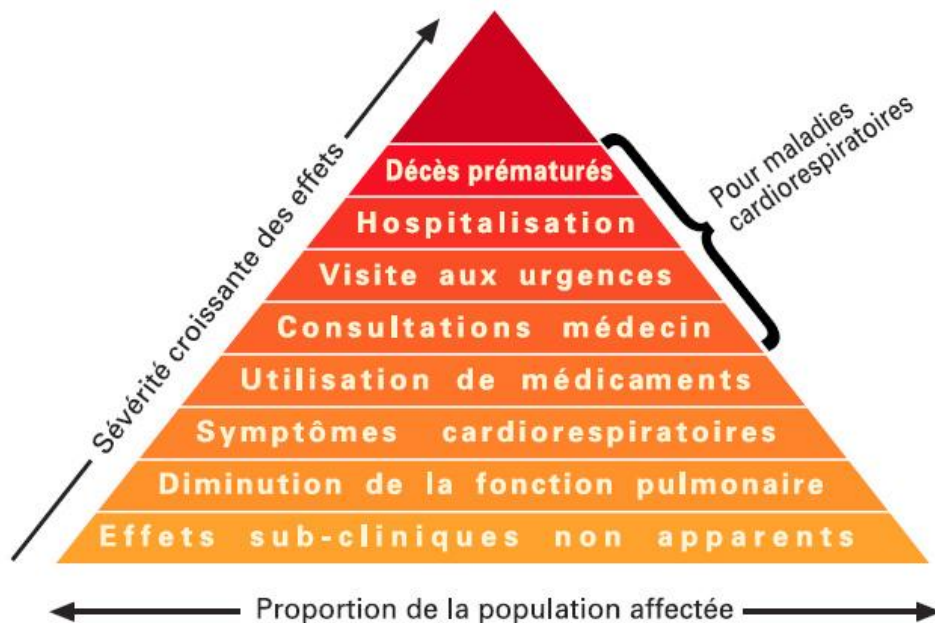
Polluant	Effets sur la santé
Particules fines (PM)	Augmentation des risques de cancer et des maladies cardio-respiratoires – décès anticipés
Monoxydes de carbone (CO)	Maux de tête, vertiges, fatigue ou troubles sensoriels
Composés organiques volatils (COV)	Irritations, problèmes respiratoires, effets mutagènes et cancérigènes
Oxydes d'azote (NOx)	Décès – admissions hospitalières – symptômes respiratoires
Oxydes de soufre (SO2)	Irritations
Hydrocarbures imbrûlés (HC)	Irritations et parfois risques de cancer

La pollution atmosphérique peut être à l'origine de la survenue de symptômes respiratoires (toux, hypersécrétion nasale, expectoration chronique, essoufflement). Elle est aussi un facteur majorant le nombre de crises d'asthme et d'allergies et leurs conséquences. Les effets de la pollution atmosphérique ne se limitent pas aux pathologies respiratoires : elle peut participer à la genèse de pathologies cardio-vasculaires (infarctus du myocarde, angine de poitrine ou troubles du rythme cardiaque) et d'irritations nasales, des yeux et de la gorge.

Source : Institut de Veille Sanitaire : <http://www.invs.sante.fr/>

⁵ Communiqué du 17/10/2013 sur le site du CIRC : http://www.iarc.fr/fr/media-centre/pr/2013/pdfs/pr221_F.pdf

Pyramide des effets associés à la pollution atmosphérique



Source : Direction de la santé publique de Montréal 2003

Certaines populations sont plus vulnérables que d'autres en termes d'effets des polluants atmosphériques sur la santé : jeunes enfants, femmes enceintes, personnes âgées, personnes souffrants de pathologies chroniques (asthmatiques,...), etc. D'autres populations sont plus exposées : par exemple, les personnes pratiquant une activité sportive (en raison de l'augmentation de la ventilation lors de l'activité physique), les personnes vivant à proximité de grosses infrastructures de transport, etc.

Les études montrent que la pollution de fond, celle à laquelle nous sommes exposés tous les jours, a plus d'impact sur la santé (des personnes considérées en bonne santé) que les pics ponctuels de pollution de l'air⁶. La pollution de fond, contrairement à la pollution de pointe ou de proximité, est la pollution ambiante à laquelle nous sommes tous exposés. Les dépassements des seuils de particules seraient, selon les derniers travaux de l'Organisation Mondiale de la Santé (2012), la cause de 400 000 morts prématurées par an en Europe, dont 42 000 en France.

L'étude APHEKOM⁷ (étude européenne pilotée par l'Institut de Veille Sanitaire) a étudié l'impact des particules sur la santé dans 25 villes européennes, dont Toulouse. L'étude montre notamment qu'une diminution à Toulouse des particules fines (inférieures à 2,5

⁶ Pour aller plus loin, article « Une pollution chronique qui persiste » <http://www.la-croix.com/Ethique/Environnement/Sur-le-long-terme-la-qualite-de-l-air-s-ameliore-2014-11-04-1259062>

⁷ http://www.aphekom.org/c/document_library/get_file?uuid=b178074e-82fc-4d38-be0d-9ab526df2580&groupId=10347

microns) de 14,2 microgrammes par mètre cube (données 2006) à 10 microgrammes par mètre cube, permettrait à chaque toulousain de gagner 3,6 mois d'espérance de vie.

Source : ORAMIP <http://www.oramip.org/oramip/air-en-question/effets-pollution-air-sante>

Le rapport de la Commission des Comptes et de l'économie de l'environnement concernant « la santé et la qualité de l'air extérieur », publié en juillet 2012, estime, que **les coûts sanitaires, de la seule pollution de l'air extérieur, sont à minima compris entre 20 et 30 milliards d'euros par an pour la France métropolitaine.**

La motorisation diesel notamment en cause

Les moteurs diesel, de par leur technologie à injection, favorisent la formation de particules diesel, de l'ordre de 1 micromètre. Les particules diesel font donc partie des particules fines dites PM_{2,5} car leur diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

La dangerosité des particules diesel dépend, d'une part, de leur granulométrie (elles pénètrent d'autant plus profondément dans l'appareil respiratoire que leur diamètre est faible), et d'autre part, de leur composition chimique (mélange complexe de substances chimiques : carbone suie, résidus d'hydrocarbures, métaux, etc.). Ainsi les particules diesel atteignent facilement les alvéoles pulmonaires au plus profond de l'arbre respiratoire y transportant leurs composés toxiques.

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC), agence spécialisée de l'OMS, a classé le 12 juin 2012, les particules diesel parmi les substances cancérigènes certaines.

Le lien de causalité entre pollution au diesel et cancer est désormais avéré, mais le diesel est également responsable de beaucoup d'autres maladies respiratoires ou cardiovasculaires, pouvant être souvent chroniques voire mortelles.

Face à ces dangers, informer le public

Chaque jour, un adulte inhale entre 10 à 20m³ d'air. En dehors de l'oxygène, cet air contient aussi des polluants. Pour que chacun soit informé, les réglementations européennes et françaises prévoient une information du public sur la qualité de l'air. Mais seuls certains polluants sont mesurés.

En Midi-Pyrénées, plusieurs arrêtés départementaux ont été pris par les Préfectures pour prévoir la mise en œuvre des procédures d'information et d'alertes. Ils concernent, selon les départements, les polluants :

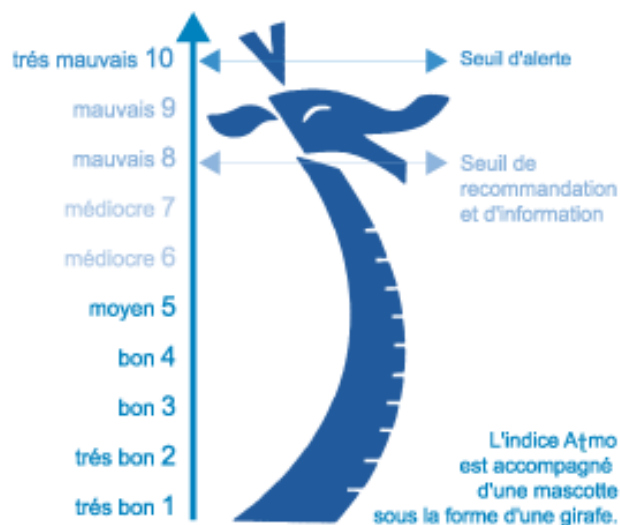
- ozone,
- dioxyde d'azote,
- et/ou particules en suspension inférieures à 10 microns (PM10).

Pour chacun de ces polluants, deux seuils ont été fixés :

- un seuil d'information et de recommandation,
- un seuil d'alerte.

Indice Atmo :

L'indice de qualité de l'air croît de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). Il permet de caractériser de manière simple et globale la qualité de l'air d'une agglomération urbaine (grandes agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants). <http://www.atmo-france.org/fr/>



L'ORAMIP diffuse tous les jours l'indice Atmo sur Albi, Castres, Tarbes et Toulouse et signale les éventuels pics de pollution aux médias et aux autorités. Les déclenchements des procédures d'information et d'alertes peuvent se faire sur dépassement (ou sur prévision de dépassement) d'un seuil dans une ou plusieurs stations de mesures pour un polluant. Les autorités prennent alors les dispositions qui s'imposent :

- Actions de réduction des émissions polluantes (limitation de la circulation, gratuité des transports en commun, etc.).
- Recommandations sanitaires pour limiter l'exposition des populations.

Tout citoyen peut demander à recevoir les indices de qualité de l'air et les alertes de l'ORAMIP : <http://partenaires.oramip.org/abonnements-indices-alertes>

III. Actions et solutions

En Midi-Pyrénées, 2 habitants sur 3 vivent en aire urbaine (données de l'INSEE 2011). En 2014, nos actions sur la qualité de l'air ciblent cette population citadine.

Pour sensibiliser les citoyens, FNE Midi-Pyrénées mène ce 2e semestre, trois actions directement liées aux problématiques de pollution atmosphérique de notre territoire en zone urbaine : la pollution liée aux transports !



Photos : actions "Parking Day", "Water tag", "Irrespirable".

Notre message : « Transporter moins, mieux, autrement ».

Les transports et la mobilité sont au cœur de la transition énergétique. Ils constituent un des leviers principaux qui nous permettra d'évoluer vers un modèle plus durable et moins dépendant des énergies fossiles. Pour FNE Midi-Pyrénées, la substitution d'une motorisation par une autre ne constitue en rien une solution permettant d'inscrire les transports et la mobilité dans la nécessaire transition énergétique qui doit reposer, au-delà d'une meilleure efficacité énergétique et du développement des énergies renouvelables, sur une réduction de la demande et des consommations c'est à dire sur une véritable sobriété énergétique. Il serait en effet illusoire et dangereux d'attendre une révolution technique ou technologique sans, avant toute chose, profondément remettre en question notre modèle actuel de mobilités.

« **Moins, mieux et autrement** », tels doivent être les piliers de la mobilité durable. Nous devons nous déplacer moins loin via un aménagement du territoire durable, mieux en améliorant la performance et l'efficacité de nos modes et systèmes de transport et autrement grâce aux modes partagés et alternatifs à la route.

➔ UN COCKTAIL DE SOLUTIONS !

1 – Transporter moins :

Faire évoluer l'urbanisation pour réduire les besoins en transport

Le phénomène d'étalement urbain est un facteur de croissance de l'usage de la voiture individuelle. A cela s'ajoute la disparition progressive de certains services de proximité, ce qui contribue à l'augmentation des distances de déplacement.

Face à ce constat, il apparaît nécessaire, d'utiliser des outils actuels de planification (Schéma de Cohérence Territoriale, Plans Locaux d'Urbanisme...) pour un urbanisme efficace. Pour cela, la « densification » est un des leviers d'action en privilégiant le modèle de la ville dense, mixte et multipolaire, irriguée et structurée par des transports publics efficaces. D'autre part, il convient de restaurer une cohérence entre les politiques d'aménagement et les politiques de déplacement. Cette mise en cohérence doit se faire simultanément notamment dans les Plans de Déplacements urbains⁸ (PDU) et doit avoir pour objectif de redonner une liberté de choix modal aux citoyens.

→ Pour le Mouvement FNE, les pouvoirs publics doivent :

- S'assurer de l'application réelle dans l'élaboration des documents d'urbanisme, via un contrôle de légalité par les services déconcentrés de l'Etat, des principes de densification et de réduction de la consommation des espaces non urbanisés tels que fixés dans la loi SRU⁹.
- S'assurer par un contrôle systématique par les services déconcentrés de l'Etat, de la compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) avec les PDU, en application de la loi.

Faire évoluer le bonus-malus s'il est maintenu

Le bonus-malus écologique mis en place à la suite du Grenelle de l'Environnement dès janvier 2008 a été instauré pour les voitures particulières neuves dans le but d'inciter l'achat de véhicules de plus en plus sobres et uniquement sur critère d'émission CO₂. Le bonus octroyé est financé par un malus sur les voitures les plus polluantes. Son produit finance une "prime à la casse" pour renouveler le parc automobile français vers des véhicules satisfaisant des normes antipollution plus sévères.

Certes, ce dispositif a contribué à la baisse du niveau moyen d'émission de CO₂ par véhicule neuf mis en circulation, cependant, son succès a conduit à un élargissement du parc automobile de 600 000 véhicules, responsable d'un accroissement des émissions totales de CO₂ liées à la production et aux kilomètres parcourus par ces nouveaux véhicules

⁸ Instaurés par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, les PDU ont vocation à planifier la mobilité quotidienne dans les Périmètres de Transport Urbain (PTU). Obligatoires depuis 1996 au sein des PTU qui comprennent une agglomération urbaine de plus de 100 000 habitants, les PDU se sont également multipliés de manière volontaire dans plus de quarante autres agglomérations.

⁹ Loi de Solidarité et renouvellement urbain, 2000

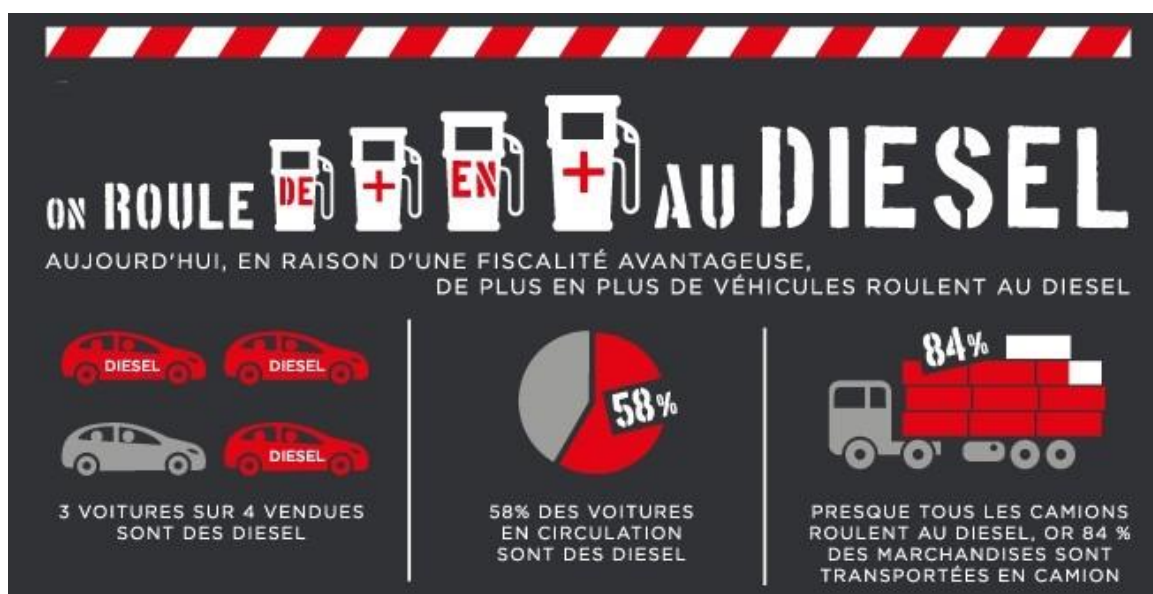
(publication de la Cour des Comptes, mai 2012). Pire, le bonus-malus a contribué au développement du parc des véhicules diesel, qui émettent plus de NO₂ et de particules fines et ultrafines.

→ Pour France Nature Environnement, le bonus-malus s'il continue à exister doit absolument intégrer des critères de pollution de l'air et pas seulement des critères d'émission de gaz à effet de serre.

2 – Transporter mieux :

Sortir le diesel de la ville et agir sur la fiscalité qui lui est applicable

Des années 1960 à nos jours, le choix politique a porté sur le nucléaire pour assurer l'indépendance énergétique de la France, nécessitant de trouver une solution pour écouler les stocks de gazole dédiés aux centrales désormais devenues obsolètes. L'Etat décide alors de les rebasculer vers le transport avec la mise en place d'une fiscalité avantageuse dans le cadre de la TIPP (Taxe intérieure sur les produits pétroliers) pour favoriser leur écoulement. Aujourd'hui, la fiscalité sur le carburant, la TIC (Taxe intérieure de consommation), est perçue sur les volumes. La différence de montant entre le gazole et l'essence ne repose donc aucunement sur des critères environnementaux qui pourraient en refléter le réel coût. Le diesel, plus avantageux à l'utilisateur, trouve un marché en pleine croissance. Ce choix préférentiel du diesel pour les véhicules légers est soutenu par le bonus-malus écologique depuis 2007 (voir ci-dessus). En effet, le bonus malus uniquement basé sur un critère CO₂ favorise l'achat de véhicules diesel, prétendument plus « écologiques » car plus performants énergétiquement (moins émetteurs de CO₂).



En 2011, 72,4% des véhicules particuliers vendus sont des véhicules diesel. En 1990, ils représentaient seulement 33% des ventes.

En France, le transport routier de marchandises bénéficie d'un remboursement d'une partie de la TIPP (pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes). Ce coup de pouce fiscal a donc largement profité au transport routier de marchandises. Ainsi le transport routier de marchandises – équipé essentiellement en diesel – représente aujourd'hui plus de 84% du fret en France. Il est responsable de 50 % du gazole consommé en ville par les transports motorisés¹⁰.

Agir sur la motorisation

Les solutions proposées aujourd'hui par les pouvoirs publics et les entreprises se focalisent en partie sur l'utilisation et le développement des différentes énergies et des motorisations associées au mode routier. Si l'illusion technologique est à proscrire, les progrès réalisés dans ce domaine sont réels. De plus si la mobilité durable se veut multiple et partagée, le mode routier et la voiture y garderont une place. Aussi cette réflexion est-elle nécessaire.

C'est pourquoi France Nature Environnement, dont nous sommes membre, a réalisé un dossier qui présente l'analyse et le positionnement du mouvement FNE¹¹ sur plusieurs de ces énergies et motorisations :

- Le véhicule électrique ;
- Les agrocarburants ;
- L'efficacité énergétique des véhicules et les voitures hybrides ;
- L'hydrogène carburant.

3 – Transporter autrement :

Développer l'écomobilité

Au-delà des actions sur l'urbanisme, l'écomobilité¹² émerge comme une composante essentielle des politiques de déplacements pour que les usagers puissent avoir des alternatives à la "voiture solo". L'écomobilité c'est notre capacité à repenser nos déplacements pour diminuer notre consommation en énergie, en CO₂, en coûts externes (pollutions, dégradation de la biodiversité, consommation d'espace). Tous les

¹⁰ Selon le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

¹¹ <http://www.fne.asso.fr/fr/nos-actions/transports/transports-et-energie/>

¹² Pour en savoir plus : <http://www.fne.asso.fr/fr/nos-actions/transports/ecomobilite/>

moyens sont bons : la marche, le vélo, les transports publics (bus, tramway, metro, tram-train, TER, etc.), l'autopartage, le covoiturage.

→ **Pour le Mouvement FNE** : les pouvoirs publics doivent s'assurer, par un contrôle systématique des services déconcentrés de l'Etat, que les plans de déplacements urbains (PDU), tel qu'imposé par la loi, limitent concrètement le recours à l'usage privatif de la voiture.

Agir sur la logistique urbaine¹³

A Toulouse, il a été adopté en 2012 une Charte de livraison¹⁴. Ainsi, les camions de livraison de plus de 9 m non électriques ont l'accès interdit au centre-ville de Toulouse (c'est-à-dire à l'intérieur de la ceinture des boulevards) à certaines heures de la journée. , Afin d'améliorer l'efficacité des livraisons et d'améliorer d'avantage la qualité de l'air du centre-ville de Toulouse, l'ancienne municipalité de Toulouse avait eu comme projet de construire deux hangars pour stocker les marchandises à livrer, d'où partiraient des véhicules de livraison tous électriques.

→ **Pour France Nature Environnement Midi-Pyrénées**, la nouvelle municipalité de Toulouse doit continuer les efforts effectués en ce qui concerne l'amélioration de la livraison par camion dans le centre ville. Elle doit de plus mettre en place un contrôle plus efficace et plus strict pour améliorer l'application de la Charte de livraison¹⁵. La livraison de nuit doit également s'adapter pour être plus silencieuse et respectueuse des riverains. Cet exemple doit être suivi par d'autres villes de la région.

Initiatives et évolution des comportements : des exemples de bonnes pratiques en Midi-Pyrénées

Il existe en Midi-Pyrénées, des initiatives qui attestent du changement des comportements qui se met progressivement en place. Des initiatives alternatives à la voiture individuelle utilisée en solo se développent et ne font que nous faciliter la vie ; elles nous convainquent de laisser la voiture au garage dans de nombreux cas !

Ces initiatives sont variables selon les territoires. Les solutions ne peuvent être les mêmes en urbain dense, en périurbain et en rural. Il n'existe pas une seule bonne réponse mais une multiplicité des modes de déplacement.

¹³ Pour en savoir plus : <http://www.fne.asso.fr/fr/nos-actions/transports/transports-de-marchandises-en-ville/>

¹⁴ <http://www.toulouse.fr/web/commerce/-/charte-livraison->. Actes de la journée qui s'est tenue à Toulouse, le 21 mars 2012 http://www.fne-midi-pyrenees.fr/transports-en-commun_50.php

¹⁵ Les habitants de Toulouse dénoncent déjà un manque de contrôle vis-à-vis de la Charte de livraison. <http://www.ladepeche.fr/article/2014/06/04/1893959-camions-en-ville-l-electrique-reste-l-exception.html>

Par exemple, Tisséo, sur l'agglomération toulousaine, est l'acteur en matière de transports en commun mais Tisséo accompagne aussi les entreprises dans leur démarche d'élaboration de Plan de déplacements d'entreprise.

Pour faire connaître et encourager ces initiatives, FNE Midi-Pyrénées a recensé des actions : projet intitulé « **les bonnes pratiques de la mobilité** »¹⁶. Ces bonnes pratiques se présentent sous forme de fiches techniques et courts-métrages avec des exemples de type différent : Rézopouce, bus cyclistes, le TUB (Transport Urbain du Bassin) à Decazeville, le télétravail en Ariège, le PDE (plan de déplacement d'une entreprise), le cadencement des TER, ...

¹⁶ http://www.fne-midipyrenees.fr/les-bonne-pratiques-de-la-mobilite_174.php