



LES AMIS DE LA TERRE MIDI-PYRENEES

22 place du Salin - 31000 TOULOUSE

Tél.-rép.-fax : 05 61 34 88 15

Courriel : <midipyrenees@amisdelaterre.org>

Sites : <www.amisdelaterre.org> & <<http://amisdelaterremp.free.fr>>

LA FEUILLE VERTE

Octobre-Novembre 2010

n° 223

Changeons le système, pas le climat ! de Cancun (Mexique)... à Cancon (L&G)

N'en déplaise aux climatosceptiques et autres tristes Allégrolâtres, « *les températures mondiales sont plus élevées que jamais et la part anthropique, c'est-à-dire liée aux activités humaines, du réchauffement climatique se renforce* » (rapport du Service national britannique de météorologie du 26/11/2011). Et rien ne vient stopper l'augmentation de la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Après le lamentable échec du sommet de Copenhague l'année dernière, le Mexique accueillera à Cancun du 29 novembre au 10 décembre la Conférence des parties n°16 de la **Convention Cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC)**. Face à l'inertie des principaux Etats, la mobilisation s'annonce importante du côté des associations, mouvements sociaux et ONG de tous pays engagés pour la justice climatique. Le mouvement paysan international « Via Campesina » a lancé un appel pour l'organisation de « Mille Cancun » dans le monde. En France, à l'appel notamment d'Attac, la Confédération paysanne et les Amis de la Terre, en écho et solidarité avec les mobilisations de Cancun, **un grand rassemblement aura lieu à Cancon (Lot-et-Garonne) le 4 décembre !** Village alternatif, tables-rondes, ateliers et débats, théâtre de rue, repas et concerts, et un duplex en début de soirée avec les militant-e-s présents à Cancun.

Chacun peut participer activement à la construction d'une société solidaire et sobre en énergie, seule alternative pour lutter contre le réchauffement climatique.

→ **Le 4 décembre 2010, TOUS à CANCON !**

Bus depuis Toulouse :

Tarif : 10€, adhésion à Caracole comprise (moins si vous êtes déjà adhérent). Règlement sur place au moment du départ.

RDV : 8h30 à la station Ramonville (terminus métro ligne B).

Retour en fin de soirée (ou éventuellement le dimanche matin si beaucoup le demandent). Des arrêts seront effectués en ville en cas d'arrivée hors des horaires de fonctionnement du métro.

Inscription : <http://attac-toulouse.org/spip.php?article1298>

Pour toute question : Bdecourt@gmail.com ou 06.03.65.18.86.

Programme complet à Cancon : <http://blog.cancon2010.org>

Pollution radioactive à Golfech : notre plainte contre EDF S.A.

Amis de la Terre & Réseau Sortir du Nucléaire

Les centrales nucléaires rejettent régulièrement dans l'environnement des éléments chimiques et radioactifs, ainsi que de la chaleur. Ces rejets nocifs sont théoriquement encadrés par la loi, mais **EDF S.A. commet impunément des infractions, et « bricole » la loi pour l'adapter à ses besoins industriels.** Parmi les derniers exemples en date, deux concernent la centrale de Golfech (Tarn-et-Garonne)...

Le 18 janvier 2010, 450 litres d'effluents radioactifs provenant de cette centrale ont été accidentellement déversés dans le milieu naturel. Cette fuite pose le problème des faibles doses de radioactivité. L'exposition régulière à ces faibles doses explique vraisemblablement les excès de leucémies et de cancers aux environs des centrales nucléaires. Ce phénomène sanitaire a été constaté à l'étranger, particulièrement en Allemagne... mais le sujet est encore tabou en France.

Quelques mois avant cet incident, les associations locales avaient montré la présence, dans les algues de la Garonne, de tritium (forme radioactive de l'hydrogène) lié au fonctionnement de la centrale de Golfech. Par ailleurs pour l'année 2009, EDF S.A. a dépassé le volume maximum annuel d'eau de la Garonne utilisée : 44,3 millions de m³ ont été évaporés par les deux réacteurs de Golfech, soit 2,3 millions de m³ de plus que la limite légale.

Nous ne pouvons pas accepter de voir une entreprise bafouer impunément la loi, nuire à l'environnement, et faire peser des risques graves sur la santé des travailleurs du nucléaire et des riverains. Nous ne pouvons pas accepter de laisser une entreprise porter atteinte à la qualité des productions agricoles irriguées depuis la Garonne, et par voie de conséquence, nuire à l'image de toute l'agriculture régionale.

Le Procureur de la République est à présent saisi par différentes organisations environnementales, afin de mener une enquête sur ces dysfonctionnements inacceptables : **la plainte est portée par le Réseau « Sortir du nucléaire » et les Amis de la Terre Midi-Pyrénées**, soutenus par « Sortir du nucléaire » du Gers, du Lot, du Tarn, du Tarn-et-Garonne, SERENES SEREINES (Aveyron), « Mouvement Citoyen Lotois pour la Sortie du Nucléaire », Vivre Sans le Danger Nucléaire de Golfech (Lot-et-Garonne), Confédération Paysanne Lot-et-Garonne, UMINATE Midi-Pyrénées, SEPANSO 47.

Agir pour des transports en commun performants avec le Collectif PDU

François Saint-Pierre

Toulouse a manqué la première révolution industrielle. Au centre d'une région rurale où l'on faisait peu d'enfants par famille depuis fort longtemps et où en plus on les envoyait longtemps à l'école, Toulouse, au moment de l'émergence des technologies modernes, a su trouver la main-d'œuvre qualifiée et les terrains bons marchés nécessaires au développement économique. Université scientifique, recherche et technologies de pointe lui ont permis de devenir pendant les « Trente glorieuses » une ville dynamique et attirante. La réussite du secteur aérospatial mais aussi le festival la Novela sont des exemples qui prouvent que Toulouse a réussi à capitaliser pour longtemps sur ce point. Le dynamisme toulousain s'est nourri sans états d'âme des compétences régionales et cela sans retour important pour la couronne de villes moyennes, seul semblait compter l'autonomisation de la ville par rapport à Paris. Tout ce développement s'est opéré dans une période où

l'individualisation libérale des pratiques sociales a remplacé les vieux modèles de vie. Sans être, loin de là, une mégapole, Toulouse a donc suivi une logique urbaine qui s'apparente plus aux villes de la cote ouest des États-Unis, qu'aux grandes cités européennes du XIX^e siècle.

L'urbanisme et l'organisation des déplacements ont été, pendant ces années là, pensés suivant le paradigme de la voiture comme instrument de liberté et de confort. Inutile de se tasser en ville, on pouvait investir sur des terrains peu onéreux, construire sa villa avec jardin et pour les plus fortunés avoir une piscine privée. Vingt minutes de voiture pour aller au travail et tout semblait aller pour le mieux dans le meilleur des mondes.

L'agglomération toulousaine est ainsi devenue peu dense et consommatrice de 680 hectares par an de terres agricoles. Quelques kilomètres de roades et des milliers de places de parking ont permis de maintenir longtemps cette logique. Les bus ont assuré un service minimum pour relier les faubourgs au centre ville, ignorant par ailleurs complètement le monde du travail et le développement industriel de l'ouest toulousain. Le tramway qui avait fonctionné depuis 1887 a été jugé archaïque et abandonné en 1957. Dans les années 1980, après de longs débats, la ville optait pour le métro dans sa version moderne qu'était le VAL [*rappelons qu'à l'époque, les AMTP avaient été parmi les seuls à faire campagne pour une autre solution, celle du réseau de tramway, ndlr*]. Choix onéreux qui a eu l'inconvénient majeur de ponctionner presque tout l'argent disponible pour les transports publics. Du coup, la notion de réseau de transport n'a pas été développée et le pourcentage de déplacement en transport en commun est resté un des plus bas de France (19 % dans la dernière enquête). Si pour les Toulousains du centre ville la marche à pied est restée un moyen efficace de se déplacer, l'étalement urbain a rendu l'usage des modes doux peu adapté. De plus Toulouse a gardé pendant longtemps, dans le partage de l'espace public, la prééminence de la voiture sur tous les autres modes de déplacements. La sécurité des piétons et des cyclistes a été souvent l'argument utilisé pour favoriser l'efficacité du déplacement en voiture, ces derniers devant s'adapter, aux contraintes imposées par la circulation des automobiles. L'exemple type est celui de l'organisation des ronds-points qui augmente le flux de circulation automobile mais aussi le risque pour les deux roues et rallonge le trajet des piétons.

Dans les années 2000, la saturation du réseau routier et des parkings, la médiocrité des indicateurs sur la qualité de l'air, mais aussi la conscience naissante des enjeux énergétiques et climatiques ont fini par faire comprendre à tous la gravité de la situation. Analyse qui s'est traduite en 2007 par la volonté de la nouvelle équipe municipale de réviser le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Au-delà des rappels habituels sur la sécurité et l'efficacité du système de transport l'objectif du PDU et du SCOT est bien de faire une métropole dynamique, mais en accord avec les principes mis en avant pendant le Grenelle de l'Environnement.

Hélas pour Toulouse, la construction du métro a entraîné une très forte dette dont le remboursement rend difficile les investissements. Dans un contexte de déprime budgétaire la plupart des maires de l'agglomération préfèrent, pour des raisons électorales, défendre des projets de courts termes et à forte visibilité sociale. Une fois posés les grands principes, qui font l'unanimité, force est de constater que la volonté politique pour les mettre en œuvre n'est pas tout à fait au rendez-vous. Si l'aspect financier bloque la plupart des projets, la question urbaine est aussi loin d'être réglée. Une ville doit être assez compacte pour avoir des transports en commun bien cadencés et rentables. Une ville diluée induit des transports en commun inefficaces et chers (un déplacement en TC à Toulouse coûte en réalité en moyenne 7 €) et rends les modes doux inadaptés en dehors du centre ville.

Difficile de changer très rapidement la conception de l'habitat individuel. Le modèle du lotissement clairsemé reste pour

beaucoup de citoyens un idéal. La préservation des terres agricoles et naturelles, l'intérêt d'un maraîchage à proximité, l'effet néfaste de cet urbanisme sur les transports, sur la qualité de l'air ou sur la production de CO₂ ne les préoccupent pas encore assez par rapport aux avantages individuels et familiaux qu'ils pensent gagner. L'augmentation du prix des carburants a un impact limité sur l'usage de la voiture. En effet économiser une demi-heure ou une heure dans les déplacements quotidiens, même si cela se paye par une bonne dose de stress et de multiples inconvénients pour la société, semble à beaucoup le meilleur choix. Par contre, la réflexion sur l'emplacement des terrains à bâtir commence à tenir compte de cette variable. Dans les questions d'habitats et de déplacements il est naturel de mettre en avant son intérêt individuel, mais si la situation collective se dégrade par notre incapacité de penser globalement et à long terme, le bilan pour chacun sera au final négatif. Les élus les plus lucides sont souvent obligés de gérer une forte contradiction entre leurs convictions et les demandes contraires à l'intérêt général de beaucoup de leurs électeurs.

Si Toulouse ne veut pas se retrouver paralysée par des embouteillages polluants et fortement pénalisants pour toute la population, il faut favoriser les déplacements autres qu'en voiture et donc investir dans des équipements pour les transports en commun, adapter la ville aux modes doux et orienter énergiquement l'urbanisation vers une architecture dense au centre et « en groseilles » à la périphérie. Si cela n'est pas mis en place, il ne restera que le choix entre supprimer énergiquement les places de stationnements et la création d'un péage urbain. Les grands principes posés et la volonté de mettre de l'argent trouvée, il faudra aussi faire des choix complexes. Le métro est très performant pas son débit et sa fréquence, mais il coûte très cher au km, le tramway est nettement moins onéreux et les services rendus sont cependant assez bons, les bus à haut niveau de service ont l'avantage indéniable de pouvoir construire, à coût relativement réduit et rapidement, un réseau conséquent. L'usage du train et son corollaire le tram/train est une piste que Toulouse commence à peine à explorer, la modernisation du réseau existant et la rénovation profonde de la gare Matabiau permettraient peut-être de réconcilier Toulouse avec le rail. Il est par contre certain qu'une excellente connaissance de l'état général du réseau de déplacements, dans tous les modes possibles, peut permettre d'optimiser l'efficacité du système et aider en direct le citoyen à faire un choix adapté à ses besoins.

Les arbitrages concrets, au-delà des questions de principe, font aussi intervenir une logique d'équilibre entre le centre et la périphérie et entre les quartiers ou les diverses communes de l'agglomération. En situation de pénurie beaucoup pensent, avec raison, qu'il est légitime d'investir là où ils se trouvent et rêvent d'avoir un équipement de transport public efficace devant leur porte. Les tensions actuelles entre le Sicoval et le reste de l'agglomération en sont l'exemple caricatural.

Le SCOT et le PDU ne sont pas encore adoptés, après une période optimiste, la tendance actuelle est plutôt à une révision à la baisse des objectifs. La phase enquête publique doit bientôt commencer pour le SCOT, le PDU pourtant arrêté par la délibération du Conseil Syndical de Tisseo du 10 juillet 2009 semble s'être enlisé dans les sables mouvants de la politique locale. Il faut donc peser jusqu'au bout sur ces textes pour leur redonner un peu d'ambition.

Participer sur ce sujet au débat démocratique peut se faire, soit à titre individuel, soit en tant qu'association de bien des manières. Si la participation aux instances de négociations est utile, il ne faut pas sous estimer les actions de résistances ponctuelles. Ces dernières mettent en avant les contradictions des choix effectués et obligent les responsables politiques à s'interroger ; la peur du désaveu de l'électeur potentiel reste encore le principal moteur des choix en politique. Depuis 1997, le Collectif PDU regroupe à Toulouse toutes les associations qui s'intéressent à ce sujet. Après avoir été ignorées pendant des années, les convictions

soutenues par ce collectif commencent à être un peu entendues sur tous les dossiers. Le Collectif a servi de caisse de résonance à quelques luttes symboliques comme la Liaison Multimodale Sud Est (LMSE), la Voie du Canal de Saint-Martory, ou l'abattage des platanes de la RN88. Certes, quelques satisfactions, mais beaucoup d'inquiétudes et de nombreux combats encore à mener pour que Toulouse s'intègre harmonieusement dans les nouvelles contraintes liées à la disparition programmée des énergies fossiles et aux enjeux du dérèglement climatique, tout en devenant une métropole agréable à vivre.

Politique cyclable toulousaine : les cyclistes restent sur leur faim !

Florian Jutisz, Association Vélo Toulouse

Voilà deux ans et demi, l'équipe Cohen arrivait au pouvoir. Venu en personne à notre assemblée Générale, M. Cohen nous avait fait rêver : associé avec les verts, il nous avait promis un changement radical dans la politique cyclable. C'est dire si nous attendions beaucoup de la nouvelle équipe ! Hélas, depuis plusieurs mois, la déception est au rendez-vous ; en témoignent les extraits des éditoriaux des journaux de l'Association Vélo dont nous vous proposons une petite sélection.

Mars 2010. Occasion de faire un premier bilan de l'équipe municipale toulousaine, qui est aux commandes depuis deux ans, soit un tiers du mandat. Ce bilan est malheureusement mitigé. Si de réelles avancées ont été faites par rapport à l'équipe précédente, notamment en termes de budget, qui a été multiplié par deux, nous constatons également que la révolution promise pour les cyclistes n'a pas eu lieu. Si nous avons un élu responsable du vélo qui est très motivé pour faire avancer les dossiers, on ne peut également que constater qu'il est isolé face à des services techniques qui n'ont pas changé depuis l'époque Moudenc. Le programme de l'équipe Cohen promettait le « *recrutement immédiat d'un chargé de mission vélo* ». Pourtant, deux ans plus tard, le poste n'a pas été pourvu, victime des querelles internes au sein de la majorité municipale. Au moment où le chantier de la rue d'Alsace Lorraine démarre, on se rend compte que le projet n'a qu'une ambition esthétique, et qu'il ne concerne en plus qu'une partie de la rue. M. Cohen annonçait la piétonnisation du centre ville comme inéluctable, mais ne semble pas vouloir prendre de décision dans ce sens, alors que les mentalités ont changé et que la population semble prête. En synthèse, nous allons devoir encore attendre avant d'avoir envie de décerner un guidon d'or à la ville de Toulouse ! Juin 2010. Un mot sur le contexte politique qui entoure la semaine du vélo. Vous constaterez qu'une fois de plus le Grand Toulouse nous tourne le dos en organisant le fil vert le même week-end que notre fête, avec un village situé à quelques kilomètres du nôtre. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir tenté, cette année encore, de coordonner les deux événements, puisque la Maison du Vélo était candidate pour l'organisation d'un grand événement rassemblant les deux fêtes. Las, non seulement cette co-organisation a été refusée, mais les deux événements deviennent complètement concurrents. Un gâchis incompréhensible qui dessert la cause du vélo. L'organisation se passait presque mieux sous l'ancienne majorité, malgré les divergences qui nous opposaient !

Sept. 2010. Cet été voit également se concrétiser l'aménagement du tramway. Une bonne nouvelle pour les usagers des transports en commun, qui devrait être également une bonne nouvelle pour les cyclistes, puisque des aménagements cyclables doivent suivre l'ensemble du parcours du tram. Nous avons été consultés par la SMAT lors de l'enquête publique, et l'on nous avait promis alors des

aménagements de qualité. On allait faire du neuf, et on allait bien le faire ! On nous promettait également que l'avenue de Grande-Bretagne serait entièrement réaménagée à cette occasion, et pas seulement sur la partie empruntée par le tram. Las ! Si la partie toulousaine du tram comporte bien des aménagements cyclables, les mauvaises surprises sont légion. D'une part, les plans que nous avons approuvés ont depuis été modifiés sans nous en informer (quelle utilité de faire une concertation sur un projet pour le remanier ensuite sans en avertir les parties impliquées ?), d'autre part nous découvrons des sections non aménagées et des aménagements aberrants (quel meilleur endroit que le milieu d'une piste cyclable pour y planter un pylône !). Enfin, le bas de l'avenue de Grande Bretagne n'a pas bougé d'un iota, et pour cause : elle sera réaménagée dans deux ans !

Des nouvelles qui sont donc assez décevantes, mais hélas peu étonnantes étant donné la manière dont fonctionne la toute nouvelle communauté urbaine. Si l'élu responsable du vélo est de bonne volonté, il est complètement isolé face au reste de sa majorité qui n'a pas jugé bon de lui donner les moyens de concrétiser les ambitions affichées. Si bien que les annonces de politique cyclable ressemblent plus à un programme d'élections à venir qu'à un calendrier concret de réalisations. Tout ceci pourrait être atténué si les services techniques étaient compétents et bien organisés. Hélas, ceux-ci n'ont pas changé depuis l'époque Moudenc, et la communauté urbaine a complètement détruit le petit pôle de compétence qui avait tant bien que mal été constitué. Au lieu de consolider et de centraliser les décisions pour leur donner de la cohérence, on a préféré découper la ville de Toulouse en 7 pôles indépendants ! Résultat : pas de coordination, des décisions prises par des incompetents et une anarchie qui s'installe petit à petit. Par exemple, si vous constatez que les appui-vélos qui étaient situés à côté du Décathlon ont disparu alors qu'ils étaient saturés, c'est l'œuvre du pôle 1, qui les a supprimés pour faciliter l'accès à la place handicapé, sans étudier au préalable à quel endroit ils pourraient être déplacés. Vu le contexte, on comprend que Toulouse soit en retard pour la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 (des arrêtés illégaux ont été pris, contre lesquels nous avons déposé un recours gracieux) ou que la coulée verte de Garonne n'ait pas avancé depuis un an. De la même manière, alors que l'association Vélo se porte partie civile au procès du chauffard qui ôta la vie à Jonathan Magonthier il y a plus d'un an, on constate qu'aucun aménagement n'a été réalisé sur les boulevards, à l'endroit même où a eu lieu l'accident tragique... Une bonne nouvelle pour finir : le pont Latécoère est actuellement en travaux pour accueillir une piste cyclable et un trottoir, trois ans après l'inauguration du métro ! La persévérance de l'Association a fini par payer, mais il aura fallu être patient. En conclusion, Toulouse a plus que jamais besoin d'une Association Vélo forte pour suivre la politique cyclable et mettre la pression sur les élus pour qu'ils respectent leurs engagements !

Appel à la raison énergétique

Par l'association « Plateau Survolté » (sud-Aveyron)

Réseau public de Transport d'Electricité (RTE), gestionnaire du réseau en France, envisage la création d'ici 2014 d'un **poste de transformateur de 400 000/225 000 volts entre Saint-Affrique et Millau, sur la commune de Saint-Victor-et-Melviu**. Ce projet a été validé en 2 réunions plénières à Millau, le 12 février 2010 et le 3 mai 2010. Les habitants n'ont eu droit à aucune information. Nous soupçonnons qu'il va y avoir aussi doublement de la ligne à très haute tension (THT) 400 000 qui traverse le lotissement nouvellement créé. **Les habitants vont se retrouvés dans un maillage de lignes THT** rayonnant entre l'ancien transformateur du Planol et ce méga transformateur 8 fois plus grand. Et franchement, beaucoup n'aiment pas cette

idée car nous suspectons des impacts sur la santé. Nous avons alors mené une véritable enquête afin de comprendre pourquoi un transformateur d'une telle envergure, surdimensionné par rapport à la production électrique locale, même en tenant compte des barrages hydroélectriques et des éoliennes déjà implantés. Présenté par RTE comme un moyen de sécuriser le réseau, nous avons découvert qu'il s'agissait en fait d'accueillir à l'horizon 2020, 2100 mégawatts essentiellement éoliens, ce qui représente environ 800 éoliennes, concentrés sur le sud-Aveyron, l'est du Tam et le nord de l'Hérault. Nous avons appris tout cela en étudiant et recoupant des documents (RTE, ERDF, Edf) accessibles sur internet. Ce serait donc grâce à notre futur transformateur que RTE pourrait faire transiter tous ces mégawatts éoliens sur la ligne THT 400 000 qui descend en Espagne. Car il s'agirait ni plus, ni moins d'aller vendre à l'Espagne. Les promoteurs de parcs éoliens et photovoltaïques, tels Théolia ou Photosol, cotés en bourses, ont derrière eux des investisseurs très lointains (ex. des fonds de pensions australiens). Ici encore, RTE accompagne la logique productiviste impulsée par l'Etat, vers une production d'énergie uniquement spéculative, sans établir de lien entre production et consommation.

Indignés, nous avons créé l'association « Plateau Survolté » pour défendre le Plateau. L'impact de cette future installation sur le territoire pose de nombreux problèmes, et sa localisation est inacceptable, sur 9,9 hectares de terres agricoles aujourd'hui cultivées, à proximité immédiate du village et de sa population, au milieu d'un site de haute qualité faunistique et floristique (rapaces, orchidées, etc.). Les conséquences pour l'économie agricole et touristique sont totalement négligées. Des terres agricoles vont devenir friche industrielle ; de jeunes agriculteurs qui viennent de reprendre l'exploitation familiale vont être expropriés !

Nous pensons nécessaire de **gérer mieux que ça les énergies renouvelables afin que les populations soient respectées** dans leur souhait de vivre dans un environnement naturel, non dégradé par une industrialisation à outrance. Nous pensons qu'en parallèle des moyens de production à partir du renouvelable, il faut vraiment mettre en place des économies d'énergies et abandonner le gaspillage. L'efficacité énergétique devra être la règle dans les nouvelles technologies, au niveau des bâtiments comme des transports. Pensons local ! On nous rabâche quotidiennement la mondialisation, mais celle-ci n'a finalement d'intérêt que pour les spéculateurs de toutes sortes qui tirent leur épingle du jeu en faisant du business en bourse. La meilleure énergie est celle qui est produite et consommée sur place. Nous sommes **pour les énergies renouvelables, mais contre l'utilisation qui en est faite, à savoir des implantations concentrées, immenses, pour faire du profit**. On en arrive ainsi à une surenchère dans l'extension des lignes THT reliées à des transformateurs de 10 hectares, et cela un peu

partout en France. Les terres agricoles sont sacrifiées alors qu'il faudrait les préserver.

Par ailleurs, nous savons que certains s'accommoderaient bien du nucléaire en faisant l'impasse, pour ne pas dire l'autruche, sur les risques majeurs, sur ce qu'il va advenir des déchets, sur le fait que les gisements d'uranium ont une fin, eux aussi et sur le fait qu'on dévaste une région d'Afrique pour cela. Ne faisons pas aux Nigériens ce qu'on refuse pour nous-mêmes, eux-aussi ont droit au respect de leur territoire. Pour toutes ces raisons : non, le nucléaire ne peut-être la solution d'avenir : nous exigeons d'en sortir. L'avenir passera par la sobriété et par la mise en place d'une multitude de moyens de production d'énergie, diversifiés, créatifs, adaptés à la demande, aux lieux, de manière non concentrée et non spéculatives, bref de petites structures décentralisées.

Nous demandons le gel de ce projet de poste de transformation 400 000/225 000 volts dans le Sud-Aveyron et plus largement, un moratoire sur les productions d'énergie supplémentaires et spéculatives sur la grande zone sud du Massif Central. **Les populations doivent avoir droit à des débats publics**, car elles sont les premières concernées par ces choix d'avenir, des débats sur les aménagements locaux et sur la politique énergétique d'ensemble. Au lieu de cela, **on nous colonise en nous mettant devant le fait accompli**. Si les implantations des nouvelles énergies continuent de se faire de cette façon et avant tout pour le profit, on ne nous prépare pas des lendemains qui chantent !

Alimentation BIO près du Capitole

L'épicerie bio associative « Le Parapluie ambulant », rue des Pénitents Gris (angle rue du Taur), est née du constat que trop d'épiceries bio dérivent dans le sophistiqué, le suremballage, les gammes de luxe, etc..

La tartinerie bio ouverte à côté propose du lundi au samedi (11h à 20h) : des sandwiches à emporter (toute la journée) ;

☞ le midi : soupe, salades, tartines, gâteaux maison ;

☞ l'après-midi : boissons (thés, tchaï, jus), gâteaux maison ;

☞ le soir : vin, bière, tapas.

Réunions publiques des ATMP

Tous les 4^e mardi de chaque mois à **20h15** à la salle municipale du Pont des Demoiselles, 7 av. Saint Exupéry (petit escalier à droite de l'entrée du supermarché Casino : au 1^{er} palier suivre le fléchage « Amis de la Terre », c'est au 3^e étage)

Mardi 21 décembre : écologie d'avant fêtes...

Mardi 25 janvier : le pot de l'an 011 !

Après l'avoir lue, ne jetez pas cette Feuille Verte en papier : donnez-la à un ou une ami-e, mettez-la dans la boîte aux lettres de vos voisins ou de l'école de vos enfants ; laissez-la dans le train ou dans le bus, donnez-la à votre commerçant préféré, etc...

La Feuille Verte des Amis de la Terre Midi-Pyrénées. Directeur de publication : Pierre Dedieu

ISSN 1967-6719 - n°223 Octobre-Novembre 2010. Imprimé par nos soins.

Bulletin d'adhésion 2010 aux Amis de la Terre Midi-Pyrénées

Adresser aux ATMP : 22 place du Salin, 31000 Toulouse (merci de joindre ce feuillet au paiement)

tél-fax-répondeur : 05 61 34 88 15

courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org

COTISATION (*) : SOUHAITABLE : **33 €** (ou plus si vous le désirez) **PETIT BUDGET : 10 €** (ou davantage)

DONS (*) : (*) **Déductible des impôts à 66%**

Abonnement au journal *La Baleine* : + 7 € à l'ordre des « Amis de la Terre »

NOM..... PRÉNOM..... DATE.....

ADRESSE.....

Tél : Courriel (**lisible**)..... Recevoir la *Feuille Verte* **uniquement par courriel**

MONTANT VERSÉ : MODE DE PAIEMENT : Chèque Espèces Autre :.....

Centres d'intérêt : Abeilles, Aéroport, Agriculture-Jardin, Air, Alimentation bio, Arbres-Forêt, Climat, Déchets, Décroissance, Eau, Éco-construction, Éco-quartiers, Énergies propres, Espaces verts ou naturels, Habitat bioclimatique, Montagne, Nano-Technologies, Nucléaire, OGM, Ours, Pédagogie, Pesticides, Piétons, Pollution hertzienne-Electromagnétisme, Risques industriels, Santé, Transports, Urbanisme, etc.....