

Contribution des Amis de la Terre Midi Pyrénées à l'enquête publique portant sur l'autorisation environnementale pour le projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres.

Les Amis de la Terre Midi Pyrénées sont CONTRE ce projet totalement inutile, destructeur de biodiversité et générateur d'émissions de gaz à effet de serre.

I. Un grand projet anti-écologique de plus

Pour bien poser le sujet, rappelons tout d'abord des éléments de contexte essentiels à une appréciation éclairée du bien-fondé du projet :

- 1) Le taux d'extinction des espèces et la chute des effectifs à l'échelle mondiale est telle que les scientifiques n'hésitent plus aujourd'hui à dire que nous assistons au début de la 6^{ème} extinction de masse.
- 2) Les infrastructures de transport routières participent fortement à la fragmentation, à la destruction et à pollution des habitats naturels.
- 3) Pour enrayer ce déclin, la loi française a posé les principes « zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 » et « zéro perte nette de biodiversité ».
- 4) Avec 1,1°C d'augmentation des températures constatée à ce jour à l'échelle mondiale par rapport à l'ère pré-industrielle, la catastrophe climatique est déjà bien tangible dans de multiples domaines : événements météorologiques extrêmes, méga-feux de forêt, sécheresses généralisées, fonte des glaciers plus rapide que prévue, etc.
- 5) L'objectif de rester autant que possible sous la barre d'une augmentation de 1,5 °C fixée par l'Accord de Paris, semble d'ores et déjà hors d'atteinte. Les politiques menées actuellement dans le monde mènent tout droit à une hausse de 2,8°C d'ici la fin du siècle selon les dernières estimations du Programme des Nations Unies pour l'Environnement.
- 6) La stratégie nationale bas carbone (SNBC) de la France, visant à mettre en oeuvre les objectifs de l'Union européenne pour respecter ses engagements internationaux, n'a pas été suivie d'effets suffisants : dépassement du budget carbone que l'Etat s'est lui-même fixé pour la période 2015-2018, rehaussement du plafond pour la période 2019-2023. Le tribunal administratif de Paris, constatant la carence fautive de l'Etat, a enjoint ce dernier de redoubler ses efforts pour compenser le retard pris dans la baisse des émissions.
- 7) La SNBC est en cours de révision pour se mettre en cohérence avec l'objectif actuel de l'Union Européenne, soit une baisse de 55% des émissions à l'horizon 2030 par rapport à 1990 (contre 40% antérieurement).
- 8) L'atteinte de la neutralité carbone en 2050 pour la France est particulièrement tributaire des efforts en matière :
 - de transport (un des deux secteurs où les dépassements du budget carbone ont été les plus élevés alors même qu'il représente environ 30% des émissions du pays) ;

- de préservation des puits de carbone naturels (forêts, prairies, zones humides...), étant précisé que la Stratégie Nationale Bas Carbone table sur un doublement de la capacité des sols à stocker le carbone d'ici 2050.

- 9) Les efforts à réaliser dans le domaine des transports, comme dans tous les domaines, ne peuvent reposer uniquement sur des solutions techniques. Baisser nos émissions de gaz à effet de serre à la hauteur des enjeux implique également des mesures de sobriété telles que limiter le nombre de déplacements motorisés ainsi que leur vitesse. Le célèbre scénario de l'association « NégaWatt » qui vise la neutralité carbone à horizon 2050 plaide ainsi pour une baisse des vitesses à la fois sur les routes et les autoroutes. Avancée également par la Convention Citoyenne pour le Climat, la proposition d'abaisser la vitesse sur autoroute à 110 km/h n'est peut-être pas définitivement abandonnée et prendrait d'autant plus de sens avec la hausse structurelle du prix des hydrocarbures.

Pour les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, ces raisons à elles seules suffisent à rejeter tout projet nouveau d'infrastructure routière majeure, quelles que soient les arguments « économiques » avancés (nous reviendrons sur ce pont ultérieurement). Nous nous sommes toutefois pliés à l'exercice de la lecture du dossier et les éléments que nous y avons relevés renforcent notre opposition au projet.

II. Un manque de clarté des documents

En premier lieu, nous déplorons que la carte de synthèse des enjeux environnementaux soit si peu claire. D'une part, la même légende (un point rouge, de même taille) est attribuée pour deux types d'objets différents : les points d'eau sensibles et les habitats localisés de façon ponctuelle. D'autre part, la légende comporte une typologie surfacique pour les habitats d'enjeu fort, très fort et exceptionnel. Au vu de la légende, ces trois niveaux d'enjeu sont censés être représentés respectivement par des aplats rose, mauve et rose entouré de mauve. Outre que les couleurs concernées se différencient mal, les aplats figurant sur la carte elle-même ne correspondent pas complètement à la légende puisqu'ils sont de couleur rouge, rose ou mauve. Les cartes sont donc ambiguës et ne répondent donc pas pleinement à l'obligation de fournir une information claire au public.

La MRAe déplore par ailleurs que certaines cartes soient illisibles.

III. Une évaluation environnementale insuffisante

III.1 Des insuffisances dans le diagnostic environnemental

L'expérience montre que les diagnostics réalisés pour les études d'impact minorent souvent la richesse floristique et faunistique des lieux impactés. Le dossier du projet LACT n'échappe pas à la règle. La MRAe souligne ainsi une délimitation douteuse de la zone de présence de l'oenicdème criard (espèce classée vulnérable sur la liste rouge de l'UICN), une qualification des enjeux minorée pour un certain nombre de taxons ou encore des atlas cartographiques à compléter. L'Office Français de la Biodiversité ainsi que le CNPN font état d'un nombre insuffisant de sondages pédologiques pour délimiter les zones humides. Ils sont rejoints par la commission locale de l'eau Hers-Mort Girou qui émet elle aussi des réserves concernant l'inventaire desdites zones.

III.2 Des insuffisances dans l'analyse des impacts

Concernant la biodiversité, le CNPN pointe une minimisation des impacts, notamment des effets du projet sur les milieux naturels situés aux abords de l'emprise routière. Elle déplore également l'approche consistant à négliger la question des impacts sur les espèces présentes dans les milieux déjà impactés par l'agriculture intensive. De notre point de vue, il faut éviter d'apporter le coup de grâce à ces espèces !

Concernant la pollution atmosphérique, la MRAe souligne un oubli pur et simple de nombreux polluants (seize hydrocarbures aromatiques polycycliques ainsi que l'arsenic), l'absence de prise en compte de l'effet cocktail entre les différents polluants, ainsi qu'une absence d'évaluation des effets de la formation d'ozone.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le dossier fait tout simplement l'impasse sur les émissions liées aux travaux nécessaires à la construction de l'A69. Le maître d'ouvrage se dédouane de cette lacune en s'abritant derrière l'idée que l'impact du projet est négligeable à l'échelle mondiale et même nationale. Outre le fait, comme l'a relevé la MRAe, que cet argument pourrait être avancé pour n'importe quel projet étant donné l'extrême dilution des responsabilités dans les émissions de gaz à effet de serre, cet argument est d'autant plus inacceptable que le projet nécessite des mouvements de terrain particulièrement importants. De surcroît, l'impact du projet sur le climat doit aussi prendre en compte les effets du changement d'affectation des sols à un double niveau :

- disparition de puits de carbone,
- forte diminution de l'effet d'albédo des 356 ha destinés à l'asphaltisation et donc augmentation de la température localement.

III.3 Des insuffisances dans la séquence « éviter-réduire-compenser »

III.3.1 Des insuffisances dans l'étude de scénarios alternatifs pour éviter et réduire les impacts

L'analyse des variantes se borne à considérer le seul mode routier et évacue trop vite l'alternative de l'aménagement de la RN 126. Ceci est déjà regrettable dans le contexte général rappelé en première partie du présent avis. Ça l'est d'autant plus compte tenu du fait que le projet se déploie sur 44,5 ha situés en zone de crue fréquente, impliquant la réalisation de remblais, ouvrages de franchissements sous chaussée et décaissements significatifs pour compenser la réduction du champ d'expansion des crues existant. Cette circonstance, outre les impacts sur le cycle de l'eau manifestement insuffisamment compensés (cf infra), alourdit l'empreinte carbone de l'infrastructure et son coût.

Qui plus est, cette étroitesse dans le spectre des variantes considérées compromet l'effectivité de la démarche d'évitement, qui est une condition de la légalité du projet. A noter d'ailleurs que le dossier qualifie à tort d'évitement des mesures qui relèvent d'une simple démarche de réduction (lorsque le tracé contourne des secteurs à enjeux).

III.3.2 L'insuffisance des mesures de compensation

L'Office Français de la Biodiversité note qu'un certain nombre de ses préconisations n'ont pas été retenues pour réduire les impacts en phase de travaux ou encore par collision, entre autres, en phase d'exploitation. Il déplore également que des secteurs dédiés à la compensation de la destruction de zones humides ne présentent pas les caractéristiques physico-chimiques nécessaires pour constituer des sols propices à cette compensation. Il pointe également un manque de garanties sur les modalités de gestion des espaces de compensation, sur l'étendue des surfaces dédiées et même parfois sur leur localisation.

La commission locale de l'eau Hers-Mort Girou soulève également des compensations inadéquates voire invérifiables. Partant du constat que « les masses d'eau du Girou sont majoritairement dégradées » et que « l'aménagement de l'A69 va constituer une contrainte majeure pour la restauration des milieux aquatiques que les collectivités locales ont engagé depuis des années et qu'elles comptent poursuivre », elle conclut que les « mesures compensatoires ne sont pas à la hauteur des enjeux du projet que l'A69 représente pour l'écosystème de la vallée du Girou ». Cet avis pointe ainsi également un problème de cohérence des politiques publiques menées sur le territoire.

La MRAe note que dans les zones où l'infrastructure est en remblai, les ouvrages compensatoires

permettant le franchissement de la petite faune comportent trop rarement des banquettes pour être fonctionnels. Elle pointe aussi une insuffisance de mesures compensatoires pour les chiroptères ou encore des mesures inadéquates tels que des talus autoroutiers qui exposent davantage les espèces aux risques de collision.

Par ailleurs, comme le souligne par ailleurs à juste titre la CNPN, la limitation de l'emploi des produits phytosanitaires est un objectif trop vague et invérifiable pour être retenu comme mesure de compensation.

Enfin, le traitement des eaux de ruissellement est insuffisant, ainsi que le soulignent l'OFB et la commission locale de l'eau Hers-Mort Girou.

IV. Un bénéfice socio-économique fortement sujet à caution

Les milieux naturels ne doivent pas être éternellement la variable d'ajustement des projets humains, d'autant qu'il n'y a pas d'emploi sur une planète morte. Mais plus encore, les bénéfices socio-économiques mis en avant dans le projet sont sujets à caution. En premier lieu, la MRAe souligne que les données de l'analyse socio-économique sont obsolètes et nous la rejoignons sur le constat plus général que ce projet est en décalage avec les mutations sociétales, économiques et réglementaires en cours. Elle soulève également une lacune qui n'est pas des moindres, à savoir que les données des temps de parcours ne sont pas crédibles et cohérents.

Par ailleurs ce type de projet repose sur le mythe du désenclavement qui pourtant, l'expérience le montre, peut pénaliser les territoires concernés. Les effets de la mise en concurrence, à l'échelle internationale, de territoires inégaux en termes de compétitivité est bien connue et commentée. Or les mêmes logiques existent à une échelle plus réduite et ceci depuis fort longtemps : par exemple, au XIX^{ème} siècle, les forges de l'Ariège ont été laminées par le développement du fret ferroviaire, qui les a mises en concurrence avec les industriels lorrains, plus compétitifs. De la même manière, les entreprises du bassin d'emploi de Castres-Mazamet ne risquent-elles pas de pâtir d'une concurrence avec des entreprises toulousaines de plus grande taille et, de ce fait, plus compétitives ?

Enfin, le coût du péage de l'A69 (très élevé par rapport à l'autoroute Toulouse-Albi) laisse dubitatif : l'infrastructure sera-t-elle utilisée par une petite minorité d'entreprises et de particuliers qui en auront les moyens ? L'aménagement de la nationale, *a minima* pour en améliorer la sécurité, serait ainsi plus défendable du point de vue de l'équité.

*

Conclusion :

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées s'opposent à ce projet dont l'utilité socio-économique est fortement sujette à caution alors même qu'au regard des seuls chiffres présentés dans le dossier, il artificialiserait plus de 366 hectares, impacterait 116 espèces, 36 ha d'habitats ou de mosaïques d'habitat à enjeux forts, 64 ha d'habitats ou mosaïques d'habitat à enjeux moyens, détruirait 22,5ha de zones humides. Ainsi que les instances et organismes consultés sur les questions environnementales l'ont souligné, l'état initial de l'environnement a vraisemblablement minoré les enjeux et surtout, la séquence éviter-réduire-compenser n'est pas aboutie.

Ceci est d'autant plus regrettable qu'un simple aménagement de la RN126 aurait un impact bien moindre en préservant jusqu'à 246 ha de terres.

Concernant le contexte de cette enquête publique, nous déplorons que celle-ci ait été menée durant la fin de l'année, sans allongement de sa durée, dans une période où citoyens, élus et bénévoles des associations demandent une trêve!