



LES AMIS DE LA TERRE MIDI-PYRENEES

n° 262 février-mars-avril 2023

LA FEUILLE VERTE

L'autorisation environnementale sur le projet de liaison autoroutière Toulouse-Castres serait-elle une simple formalité ?!!!

Par Pauline Roy

Le 11 janvier dernier, l'enquête publique unique relative à l'autorisation environnementale pour la liaison autoroutière Toulouse-Castres se terminait. A l'heure où ces lignes sont écrites, cette autorisation n'est pas encore délivrée, mais la commission d'enquête a rendu un avis plus que surprenant.

Le contexte juridique

L'autorisation environnementale requise concerne à la fois l'élargissement à deux fois deux voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil (9 km) et la création d'une liaison à deux fois deux voies entre Verfeil et Castres (53 km), dite A69.

L'autorisation environnementale demandée englobe différentes autorisations requises par le code de l'environnement pour ce type de travaux, à savoir notamment :

- 1) la dérogation à la réglementation au titre des habitats et espèces protégées,
- 2) l'autorisation au titre des « installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique »,
- 3) l'autorisation de défrichement.

Quant aux déclarations d'utilité publique (D.U.P.), nécessaires aux expropriations, elles ont déjà été actées par décret du 19 juillet 2018 pour la création de l'A69 et

par arrêté préfectoral prorogé le 5 octobre 2022 pour l'élargissement de l'A680.

Un dossier insuffisant

Les Amis de la Terre ont bien sûr produit un avis défavorable sur le projet, pointant non seulement l'aberration que consiste la création d'une nouvelle liaison autoroutière compte tenu de la trajectoire que prend le dérèglement climatique et l'érosion gravissime de la biodiversité, mais également des aberrations dans l'aberration. En effet les avis des différents services ou instances consultés en amont de l'enquête (Autorité Environnementale – dite « AE » instance relevant du ministère de l'environnement -, Office Français de la Biodiversité, Conseil National de Protection de la Nature, etc.) mettent en évidence de grosses lacunes du dossier dans le diagnostic environnemental, dans la démarche d'évitement et de réduction des impacts, ainsi que dans la validité des mesures de compensation proposées.

Nous avons également soulevé un manque de clarté des cartes de synthèse des enjeux environnementaux, ce qui est de nature à nuire à une bonne information du public et alerté sur la part de mythe (et de désillusions potentielles) inhérente à tout "désenclavement".

Avis favorable de la commission d'enquête

Malgré les avis très critiques des organismes et instances citées ci-dessus, la commission d'enquête a rendu un avis favorable. N'aurait-elle pas été convaincue par leurs observations ainsi que celles, très étayées, d'autres acteurs allant dans le même sens ? La position des commissaires enquêteurs est extrêmement surprenante. Après s'être demandés s'il fallait « *reconsidérer toute l'étude d'impact actualisée y compris la mise en balance avec les solutions alternatives, notamment l'aménagement de la RN126* », d'autant que « *le CNPN et l'AE ont considéré qu'ils pouvaient, dans leurs avis, revenir sur la solution alternative d'un aménagement de la RN126 qu'elles estiment plus pertinent au regard des enjeux environnementaux* », ils ont choisi d'interroger la préfecture du Tarn qui a estimé que « *la DUP étant acquise, seuls les impacts de la solution autoroutière entraînent dans le champ des autorisations environnementales objets de la présente enquête* » et de se ranger à cette assertion du préfet : « *On n'en est plus à savoir si on fait une autoroute mais comment on la fait* » !

Le code de l'environnement oublié !

Outre que la commission d'enquête devrait déterminer en toute impartialité ce qui rentre dans l'objet de l'enquête, cette « interprétation » omet deux aspects essentiels du droit de l'environnement.

Tout d'abord, l'obtention d'une autorisation environnementale est conditionnée au respect de la séquence dite « ERC », à savoir « *éviter-réduire-compenser* », étant précisé que s'applique une règle de priorité entre ces trois objectifs ; la compensation est une option de dernier recours s'il est impossible de d'éviter ou réduire les impacts et la réduction est elle-même une solution par défaut s'il est démontré que les impacts ne peuvent être évités. Or comme l'a souligné par exemple

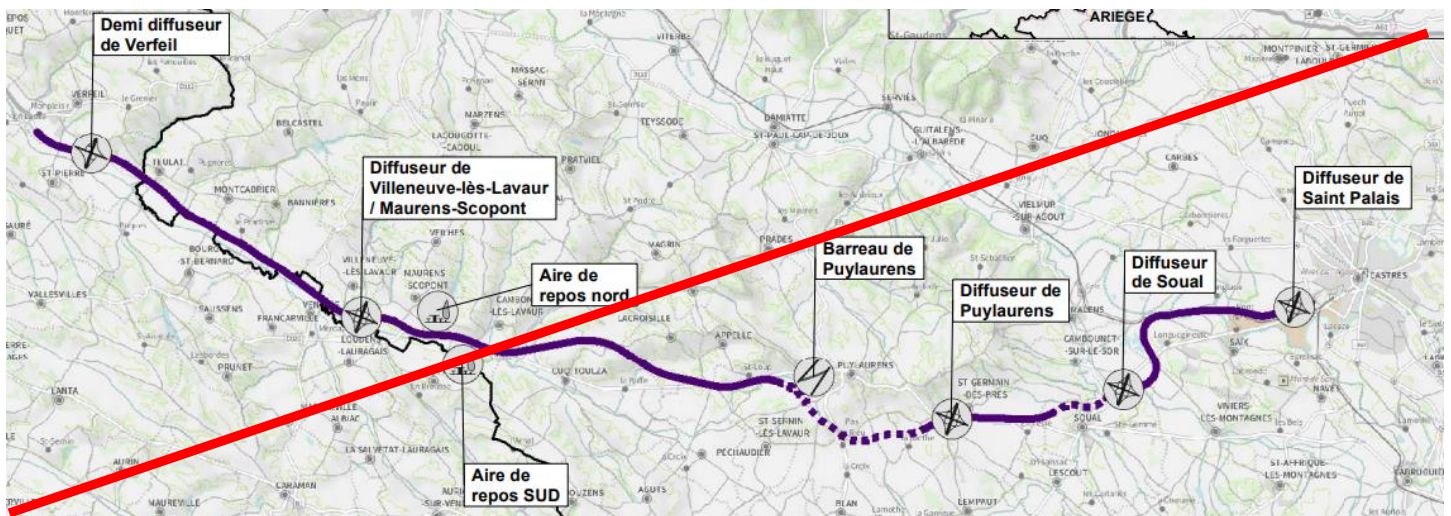
l'AE, l'analyse des variantes se borne à considérer le seul mode routier et évacue trop vite l'alternative de l'aménagement de la RN 126 (la route nationale existante). Appliquer réellement la séquence ERC suppose donc l'étude de scénarios alternatifs, qui est insuffisante en l'occurrence, et cette analyse peut en effet déboucher sur l'abandon du projet initial.

De plus, conformément aux articles L411-1 et L411-2 du code de l'environnement, la destruction, l'altération ou la dégradation d'habitats naturels protégés ou d'habitats d'espèces protégées sont interdits sauf dans des cas (très) limitativement énumérés. Concernant un projet d'autoroute, seule une « *Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur* » peut justifier l'atteinte aux habitats ou espèces protégées. Pour le CNPN, les arguments avancés pour justifier une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) sont insuffisants, notamment ceux affirmant que le projet améliorerait l'attractivité du territoire desservi et qu'il réduirait l'accidentologie. **Bien que la notion de « RIIPM » renvoie à une exigence sur l'opportunité plus forte encore que la simple notion d'« utilité publique », cela n'a pas empêché la commission d'enquête de considérer que la question de l'opportunité de construire une telle infrastructure n'était pas de son ressort !!!**

Elle constate toutefois que l'intérêt économique du projet n'est pas démontré et conclut ainsi la partie consacrée aux observations dites « hors-sujet » (p.132) : « *la commission comprend les interrogations des opposants sur le choix du projet autoroutier dont elle partage nombre d'arguments* ».

*

Cette autorisation, si elle était accordée, serait donc très fragile juridiquement et un recours aurait de grandes chances d'aboutir. Tout espoir n'est pas perdu !



Tracé du projet de l'A69

Consultation lancée sur le projet du lac de Montbel

par Annie Mercier, amie de la Terre Midi-Pyrénées

Le lac de Montbel, situé dans l'ouest du département de l'Ariège a été aménagé en 1984 dans le lit du ruisseau de la Trière. Il est aujourd'hui menacé par un projet touristique mais nous pouvons encore le sauver !

Un havre de paix pour la biodiversité

L'étendue d'eau comprend deux parties :

- le lac à *niveau variable*, qui a pour vocation l'irrigation et le soutien d'étiage de l'Hers Vif. Il a subi de nombreux aménagements (base de loisirs, plages, restaurants, buvettes, sentier, etc...);
- le lac à *niveau constant*. Avec une cabane ornithologique pour seul aménagement, le lac est très peu fréquenté, ce qui a permis à une **riche biodiversité** de s'y épanouir : il compte **129 espèces protégées, dont 58 inscrites sur listes rouges** nationales ou régionales de l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature).



Drôle de « Coucoo »...

En 2019, l'Institution Interdépartementale pour l'Aménagement du Barrage de Montbel a lancé un appel à manifestation d'intérêt en proposant une surface de 34 hectares autour du lac à niveau constant pour un projet de type « Hébergement de plein air et respectueux de l'environnement » (sic). C'est le projet « Coucoo » de la société « Cabanes Nature et Spa » qui a été retenu. Emballé dans un concept marketing « éco-responsable », il prévoyait initialement l'installation de cabanes dans les arbres. Dans sa version actuelle, il consiste à implanter sur 2,5 km de berges :

- 25 cabanes de luxe avec bassin nordique (spa), entre 150 et 300 € la nuit !
- un bâtiment d'accueil de 500 m²,
- une piscine à débordement de 180 m²,
- un parking de 47 places (1 128 m²),
- des voitures et des bateaux électriques,
- un embarcadère et une passerelle de 60 m,
- 4 micro-stations de traitement des eaux usées,
- des voies d'accès et réseaux.

...qui menace la richesse écologique du site

Le schéma directeur d'aménagement touristique du lac de Montbel de 2017 projetait la réalisation d'un ABC ([Atlas de la Biodiversité Communale](#)), comme outil d'aide à la décision sur l'avenir du lac. Il préconisait par ailleurs de protéger les zones d'intérêt du lac à niveau constant et, pour ce faire, de limiter la fréquentation et l'entretien du milieu. Réalisé par l'ANA ([Association des Naturalistes de l'Ariège](#)) et le CEN ([Conservatoire des Espaces Naturels](#))-Ariège, l'ABC a été restitué aux élus en 2021.

Or la communauté de communes du pays de Mirepoix, qui porte le schéma touristique du lac de Montbel, n'a finalement pas attendu les résultats de l'ABC pour accompagner le projet de complexe touristique. Elle a même révisé le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la commune pour permettre le projet.

Amenée à se prononcer sur la révision allégée du PLU en septembre 2020, la [MRAe \(Mission régionale d'autorité environnementale\)](#) a rappelé que « *seul l'évitement strict de tout aménagement, dans les secteurs à enjeux écologiques forts, permet de préserver les espèces et habitats d'espèces patrimoniaux.* »

Un permis d'aménager en sursis

Un tel projet nécessite bien sûr diverses autorisations (concernant la loi sur l'eau par exemple) mais aussi un permis d'aménager et un permis de construire, dont la délivrance est conditionnée au respect des règles d'urbanisme applicables. Or les projets faisant l'objet d'une autorisation d'urbanisme peuvent être soumis à [évaluation environnementale](#), autrement dit à étude d'impact et à avis de la MRAe sur celle-ci. Selon l'importance du projet, l'évaluation environnementale est systématique ou bien « [au cas par cas](#) », c'est-à-dire exigée en fonction de l'appréciation de la MRAe.

Dans le cas du projet Coucoo, la MRAe avait initialement estimé qu'une évaluation environnementale était nécessaire. Mais suite à un recours gracieux et aux compléments apportés, le projet en a finalement été dispensé en octobre 2020, aussi bien pour le permis d'aménager que pour le permis de construire. Les deux autorisations ont ensuite été délivrées en 2021.

Parallèlement, les opposants au projet se structurent et créent le collectif « [A pas de loutre](#) » pour la protection et la préservation du lac à niveau constant de Montbel. Les associations du Chabot et du Comité Ecologique Ariégeois, avec l'appui du Collectif « à pas de loutre », ont déposé devant le tribunal administratif un référé-suspension, procédure d'urgence qui permet d'obtenir le gel des travaux. Le 1^{er} avril 2022, le juge administratif donne raison aux requérants : compte tenu des caractéristiques du projet et du milieu impacté, il considère qu'une étude d'impact doit être effectuée pour le permis d'aménager lui-même et que l'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la révision allégée du PLU ne peut s'y substituer. Les travaux sont suspendus en attendant la décision sur le fond et pour permettre cette régularisation du permis d'aménager.

La société Coucoo a donc finalement réalisé une étude d'impact, jointe à une demande de permis d'aménager et une demande de permis de construire modificatifs. Cette étude a toutefois été jugée insuffisante par l'OFB ([Office Français de la Biodiversité](#)) et la MRAE. Coucoo a donc réalisé une nouvelle étude d'impact puis déposé deux nouvelles demandes de permis modificatifs en novembre 2022. La MRAE a rendu un nouvel avis le 24 janvier 2023 (cf <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>). Celui-ci comporte encore de nombreuses demandes et recommandations, notamment de « mieux détailler le processus de choix de moindre impact environnemental », renforcer la séquence « éviter-réduire-compenser » ou encore « compléter l'étude d'impact avec une évaluation du projet relative aux gaz à effet de serre et la pérennité du projet en contexte de changement climatique et de risques de tension sur la ressource en eau ».

A noter que quatre autres recours sont en instance, portés par les associations citées plus haut ainsi que FNE (France Nature Environnement) et NEO (Nature en Occitanie).

Donnez votre avis !

Tout projet de permis de construire ou de permis d'aménager soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale (cf supra) doit faire l'objet d'une procédure de participation électronique du public. Pour le lac de Monbel, **cette consultation publique est ouverte du 27/02 au 30/03** sur : <https://www.registre-numerique.fr/creation-d-un-parc-residentiel-de-loisirs-montbel>

Plus d'infos sur <https://www.apasdeloutre.org> et



Golfech : preuves de la contamination radioactive de la Garonne par le nucléaire "propre"

par Marc Saint-Aroman, ami de la Terre Midi-Pyrénées

Les Amis de la Terre ont prélevé des plantes aquatiques dans la Garonne et fait analyser leur niveau de radioactivité. Résultat édifiant...

Parmi les actions fortes menées par les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, il y a eu les travaux pour démontrer l'inacceptable impact sur la nature de certaines activités humaines : durant des décennies, des échantillons de sols, de plantes, d'eaux, de poissons furent prélevés et envoyés pour analyses à des laboratoires indépendants... bien que des industriels s'évertuent à tout mettre en œuvre pour cacher leur contamination de l'environnement, notre association parvient parfois à apporter la preuve de leurs forfaits.

En 2022, les ATMP furent sollicités par le Réseau Sortir du nucléaire afin de réaliser des prélèvements dans la Garonne autour de Golfech. Début juin puis fin août, des plantes aquatiques prélevées en amont et en aval de la centrale furent donc envoyées au laboratoire de la CRIIRAD ([Commission de Recherche et d'Information Indépendantes sur la Radioactivité](#)).

Tritium et carbone 14

Les résultats furent sans appel : comme lors des précédents prélèvements, la Garonne était « enrichie » en radioéléments rejetés par la centrale atomique. Les deux principaux radioéléments analysés furent le tritium (hydrogène radioactif) et le carbone 14 : ces deux toxiques, comme le note la CRIIRAD, se retrouveront *"in fine dans les cellules des organismes vivants y compris dans l'ADN, créant à la longue une irradiation interne qui augmente les risques de cancer (entre autres). Rejeter du tritium et du carbone 14, c'est augmenter les risques pour la faune, la flore et les êtres humains !"*

Lors de la conférence de presse du 9 février 2023 pour présenter les résultats, les représentants locaux des associations furent honorés de la présence de professionnels : Mathilde et Laure du Réseau Sortir du nucléaire ainsi que de Marion de la CRIIRAD. Seuls trois journalistes ont fait le déplacement et la reprise médiatique fut modeste...

Normes ajustables

L'électricien se défend en affirmant qu'il reste en dessous des normes : il oublie bien sûr de préciser que c'est lui-même qui dicte la loi en demandant des autorisations calées sur ses besoins industriels. À titre d'exemple, 16 ans après le démarrage des réacteurs de Golfech, les besoins en eau pour refroidir les réacteurs s'avèrent plus importants que ceux autorisés. 16 ans d'infractions impunies... mais, qu'à cela ne tienne, une enquête publique permet de rehausser les niveaux de pompage autorisés et d'être dans les clous... comme d'ailleurs justement les rejets en tritium dans la Garonne qui purent augmenter de 20 % dans la nouvelle loi ! La réglementation continue de faire fi des études qui mettent en avant la protection sanitaire des populations.

La dénonciation régulière des pollutions de la filière atomique ne suffira pas à obtenir l'arrêt des réacteurs, pas plus sans doute que les condamnations d'EDF dont le casier judiciaire s'alourdit sans cesse : ce casier comporte aujourd'hui 19 condamnations, suite aux poursuites du Réseau Sortir du nucléaire en collaboration avec les associations locales.

La seule chose qui arrêtera les réacteurs c'est leur inéluctable dégradation en profondeur par les terribles contraintes physiques auxquelles ils sont soumis. Des politiques farfelus, mais criminels*, rêvent de mener la filière au-delà de 50 ans voire 80 ans !...

Bricolage

EDF se contente de remplacer par petits bouts, à grands coût d'irradiations de travailleurs, des éléments de ses installations découverts défailants. Ce phénomène, cumulé avec celui d'un État qui souhaite aujourd'hui fluidifier (entendre "laisser courir") les actions de contrôle du gendarme du nucléaire - l'**Autorité de Sécurité Nucléaire** - et de son bras armé l'IRSN (**Institut de Radioprotection et de Sécurité Nucléaire**), accroît le risque d'une rupture brutale dans les circuits de refroidissement qui provoquera, dans le meilleur des cas, une contamination limitée de l'environnement mais plus probablement une catastrophe atomique.

En attendant, des populations exposées aux rejets chroniques se contaminent, souffrent et meurent anonymement sans que la source de leurs maux ne soit jamais identifiée. Ainsi le nucléaire peut continuer à s'affirmer propre !...



*<https://www.rcsrgb.fr/pourquoi-linterdiction-du-grand-carenage-doit-etre-imposee-a-edf/>
– VIII – Quand le politique maintient la France dans une voie atomique criminelle



La ZFE : une solution (trop) simple pour des problématiques complexes

par Aurélien Tricoire, Françoise Noiret, Pauline Roy et Elsa Boudy, amis de la Terre Midi-Pyrénées

Outil de limitation de la pollution de l'air utilisé dans plusieurs grandes villes à travers le monde, notamment en Europe, la ZFE (**zone à faibles émissions**) est devenue une obligation légale en France pour les principales agglomérations. Pour autant est-ce une solution suffisante pour améliorer la qualité de l'air ?

L'État aux abois

Chaque année, en France on compte 48 000 décès prématurés dus à la pollution de l'air selon une étude de Santé Publique France, pour un coût sanitaire de 100 milliards d'euros annuels évalué par une commission d'enquête du Sénat. La pollution de l'air est une cause de maladies pulmonaires et cardiovasculaires mais pas que : le 10 mars dernier, une étude publiée dans *The Lancet Planetary Health*, a mis en évidence le lien entre l'exposition à trois polluants (particules fines **PM 2,5**, le **dioxyde d'azote**, **carbone suie**) et la diminution des performances cognitives. Ce constat est d'autant plus amer que la carence fautive de l'État en la matière a été reconnue par le Conseil d'État à trois reprises suite à une action en justice portée par les Amis de la Terre France.

Sa dernière décision, en date du 04 août 2021, a condamné l'État à une astreinte de 10 millions d'euros tous les six mois tant que les normes européennes de qualité de l'air ne seraient pas respectées dans cinq agglomérations : Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse et

Grenoble. En 2019, elles enregistraient toutes un taux de dioxyde d'azote supérieur aux seuils réglementaires. Le jugement a été confirmé par un arrêt du 28 avril 2022 de la **Cour de Justice de l'Union Européenne**.

Parallèlement, la loi dite « climat et résilience » du 22 août 2021 a rendu obligatoire l'instauration d'une **zone à faibles émissions mobilité** (ZFE-m), avant le 31 décembre 2024, **dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain**. A noter que des politiques de restriction de la circulation visant les véhicules les plus polluants étaient déjà existantes à Paris, Lyon, Grenoble et Strasbourg. Les ZFE-m instaurées par la loi visent à réserver progressivement l'accès de la ville aux véhicules détenteurs d'une vignette Crit'air 1, 2 et 3.

La verbalisation pourra débuter en 2024 et s'appuiera principalement sur des caméras. Les polices municipales pourront constater les infractions, mais certaines agglomérations ont déjà indiqué que leurs agents ne seront pas affectés à ce type de contrôle.

La ZFE-m dans l'agglomération toulousaine

Au sein de l'agglomération toulousaine, la ZFE-m englobe l'intérieur du périphérique ainsi qu'une partie de Colomiers et de Tournefeuille. Selon leur type de motorisation et l'année d'immatriculation, certains véhicules sont frappés d'interdiction de circuler depuis le 1^{er} janvier 2023 (crit'Air 4 et 5 ou hors classement), d'autres le seront en janvier 2024 (crit'Air 3). Des dérogations seront cependant possibles pendant trois ans aussi bien pour les professionnels que pour les particuliers : un pass leur permettra de rentrer dans la ZFE, quel que soit leur lieu de résidence, 52 jours par an.



Illustration de Gerd Altmann, Pixabay

Une solution efficace pour réduire la pollution de l'air localement...

Un rapport de l'ADEME ([Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie](#)) de 2020 dressant le bilan de l'efficacité des ZFE dans diverses villes d'Europe relève notamment une baisse significative des oxydes d'azote, de la suie et des particules fines (PM2.5 et PM10) lorsque les ZFE excluent les véhicules n'atteignant pas la norme Euro 5 (entrée en vigueur en 2011). Cependant, pour que les distances parcourues par les véhicules polluants soient effectivement réduites - et pas simplement reportées sur d'autres zones - il est indispensable que la ZFE soit suffisamment vaste.

... mais qui présente d'autres inconvénients si la mesure est isolée

Les ZFE posent tout d'abord un défi social, étant donné le coût d'acquisition des véhicules les moins polluants et notamment des voitures électriques. Malgré le système d'aides de l'État - rééquilibré à compter de janvier 2023 pour inclure des critères sociaux - le reste à charge reste élevé pour les ménages les plus modestes. Un « leasing social », impliquant un loyer ne dépassent pas 100 euros par mois, a toutefois été annoncé par le ministre des transports, Clément Beaune, d'ici la fin de l'année. Cependant, il va de soi que si les ZFE ont seulement pour effet d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules particuliers et professionnels, sans diminuer les distances parcourues, leur bilan écologique global (incluant émissions de gaz à effet de serre et pollutions diverses liées à l'ensemble du cycle de vie) est très discutable.

C'est pourquoi les ZFE doivent s'insérer dans des politiques de transports cohérentes, visant la mise en place d'alternatives à la voiture efficaces, permettant à tous d'avoir accès à des alternatives. La concertation est essentielle pour trouver des solutions adaptées et accessibles pour les habitants des communes rurales et périurbaines qui dépendent le plus de la voiture aujourd'hui, d'autant plus qu'une partie non négligeable de la population française se trouve en situation de "précarité mobilité" : 3,7 millions de personnes ne peuvent pas payer les frais d'essence, 4,3 millions de personnes n'ont pas d'alternative à la voiture et 4,3 millions de personnes ne disposent ni de moyen de transport ni d'abonnement aux transports en commun.

On peut également déplorer la frilosité des dirigeants à réduire la vitesse sur les axes routiers, mesure qui présenterait un triple avantage : amélioration de la qualité de l'air, baisse des émissions de gaz à effet de serre et équité sociale.

Toulouse peut (vraiment) mieux faire

Toute ZFE doit donc être accompagnée d'une politique publique forte permettant à chacun d'adopter des alternatives viables, sans pénaliser les plus précaires. C'est dans cette perspective que s'est inscrit le [Forum des Mobilités](#) de l'agglomération toulousaine qui a eu lieu en mars 2022 : plusieurs associations (dont les Amis de la Terre), citoyens et élus locaux ont travaillé ensemble pour aboutir à 115 propositions en matière de politique de déplacements (cf article paru dans notre dernière Feuille Verte ou <http://amisdelaterremp.fr>, article intitulé *Agglomération toulousaine, transports et pollution : "Alors... on va où aujourd'hui ?"*).

Force est en effet de constater que le report de la voiture vers les transports en commun est loin d'être assuré sur l'agglomération toulousaine. Bien au contraire, une étude de l'AUTATE ([Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs](#)) précise que la Métropole diminue progressivement l'offre de transports de surface avec une dégradation des fréquences de passage sur l'ensemble des lignes ayant un temps d'attente inférieur à 35 minutes. Contrairement aux effets d'annonce sur les Linéos, les nouveaux trajets depuis 2021 (date de l'annonce de la ZFE) sont au nombre de six et le niveau de service des lignes concernées est restreinte : pas de desserte le week-end, seulement onze à dix-sept passages par jour et dernier départ avant 20h. Le financement de la 3^{ème} ligne de métro assèche en effet toutes les autres dépenses potentielles.

Etant donné le déséquilibre persistant d'offre de transports en commun entre le cœur de l'agglomération toulousaine et sa couronne, la mise en place de la ZFE risque de s'accompagner de sérieuses difficultés.

Références :

- « *La pollution de l'air diminue les performances cognitives* », Clémentine Thiberge, Le Monde, 15 mars 2023
- site du ministère de l'écologie : <https://www.ecologie.gouv.fr>

- rapport « Zones à faibles émissions (low emission zones) à travers l'Europe », ADEME (Agence pour l'Environnement et la maîtrise de l'énergie), septembre 2020
 - site des Amis de la Terre France : (voir les communiqués de presse) <https://www.amisdelaterre.org>

- « Tout savoir sur les zones à faibles émissions » et « Les zones à faibles émissions, une stratégie pas si écologique »
 Violaine Colmet Daâge, 1^{er} février 2023, <https://reporterre.net>
 - site de l'AUTATE : <https://autate.fr>
 - site de Toulouse Métropole : <https://metropole.toulouse.fr>



Le PADD du PLUi-H de Toulouse Métropole : croissance toujours...

Le premier PLUi-H (Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat) a été annulé par la justice administrative entre autres raisons parce qu'il aurait entraîné une augmentation de plus de 50% de l'artificialisation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) par rapport à la période 2013-2016. Toulouse Métropole travaille donc à un nouveau PLUi-H sans pour autant modérer ses objectifs de croissance démographique et de création d'emplois.

par Pauline Roy, Amie de la Terre Midi-Pyrénées

L'étape du PADD

En tant qu'association agréée protection de l'environnement, les Amis de la Terre ont accepté d'être associés aux principales étapes de l'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole. Concrètement, l'association est invitée à assister à une présentation suivie d'un échange à l'issue de chaque grande phase d'études et/ou à présenter des observations écrites.

Toulouse Métropole doit débattre de son PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) aux personnes morales associées et consultées en Conseil Métropolitain au mois d'avril. Le PADD kezaoko ? C'est le document qui **formalise les objectifs politiques** définis dans la démarche d'élaboration d'un **PLU**. Il vient ainsi **après le diagnostic du territoire et avant l'élaboration des documents à valeur prescriptive** (zonage, règlement et OAP).

Nous avons produit un avis sur ce PADD qui souligne les contradictions du projet : le document déclare faire de l'écologie une priorité, allant jusqu'à parler de « changement de paradigme » mais maintient des objectifs de croissance démographique et de création d'emplois très élevés. Dès le *préambule*, le PADD annonce que le territoire « doit maintenir une capacité d'accueil d'environ 9000 habitants par an et ce, jusqu'à l'horizon 2035 » et « être en capacité d'accueillir environ 5000 emplois annuels supplémentaires jusqu'à l'horizon 2035 ».

La croissance démographique écologiquement neutre n'existe pas

Tout habitant supplémentaire a un impact écologique. Certes, dans nos sociétés largement « hors-sol », une grande partie de cette empreinte écologique est délocalisée, ce qui tend à déresponsabiliser aussi bien les citoyens que les décideurs. Quant aux effets locaux du réchauffement climatique, ils sont bien sûr décorrélés

Nous écrire ATMP, 73, chemin de Mange-Pommes, 31520, Ramonville-Saint-Agne ou midipyrenees@amisdelaterre.org
 Laisser un message sur le répondeur... : 07 81 90 49 93 S'informer <http://amisdelaterremp.fr> et www.amisdelaterre.org

de la localisation des émissions de GES. Toutefois, un certain nombre d'impacts locaux lié à la croissance démographique d'un territoire ne peuvent être évités. En voici trois exemples contextualisés.

✓ La biodiversité

Les trames vertes et bleues (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques terrestres et aquatiques) peuvent accueillir un usage récréatif...mais jusqu'à un certain point. Le Projet d'Aménagement Stratégique du SCoT (schéma de cohérence territoriale, document de planification situé au-dessus des PLU dans la hiérarchie des normes) en donne lui-même un exemple concernant la forêt de Bouconne, qui pâtit de surfréquentation. Ce qui est vrai pour la forêt de Bouconne l'est aussi pour d'autres composantes de la TVB (trame verte et bleue) : leur surfréquentation peut entraîner la perte des fonctions écologiques de ces espaces.

✓ Les îlots de chaleur urbains

Le PADD expose des principes d'aménagement urbain et de conception architecturale visant à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain. Toutefois, comment la mise en œuvre de ces orientations peut-elle compenser le nombre colossal de nouveaux mètres cubes de bâtiments en béton que le projet induit et des mètres carrés de bitume qui les accompagnent ? Rien que pour le résidentiel, il est tout de même prévu la construction de **7 200 logements par an** qui ne viendront pas tous remplacer, loin s'en faut, des logements démolis.

✓ L'eau

L'agence de l'eau Adour-Garonne a publié un *Plan d'adaptation du changement climatique du bassin Adour-Garonne* dans lequel elle énumère de nombreux impacts prévisibles à l'horizon 2050, parmi lesquels :

- Une baisse moyenne annuelle des débits naturels des rivières comprise entre -20 % et -40 % et de l'ordre de -50 % en périodes d'étiage qui seront plus précoces, plus sévères et plus longues ;

- Une tendance à la baisse de la recharge des nappes phréatiques, très variable selon les secteurs et le type de nappes, allant de +20 % à -50 %.

Elle ajoute : « Ces impacts se font déjà sentir aujourd'hui et vont accentuer la forte tension sur les ressources en période d'étiage, dégrader la qualité de l'eau en augmentant par exemple le risque d'eutrophisation et de toxicité, fragiliser les milieux aquatiques et humides et augmenter la fréquence des phénomènes extrêmes. Et ce, d'autant plus que **les projections démographiques font craindre un déséquilibre des territoires : de l'ordre de 1,5 million d'habitants supplémentaires sur le bassin d'ici à 2050, principalement sur la façade littorale et dans les grandes agglomérations, avec un risque fort de désertification des campagnes. Ces migrations locales de population, et les activités économiques qui les accompagnent, vont fortement accroître les besoins en eau sur certains territoires, en opposant souvent l'amont et l'aval des bassins versants. Cela compromet l'accès à l'eau tant pour l'eau potable que comme support essentiel de l'économie (agricole, industrielle et touristique) dans le bassin** »¹.

Or toutes les régions françaises ne présentent pas la même vulnérabilité concernant la ressource en eau. En effet, les projections réalisées par Météo-France à horizon 2071-2100 font état d'une légère augmentation des précipitations annuelles moyennées à l'échelle de la France métropolitaine mais avec *"une hausse plus marquée sur la moitié nord et une baisse sur certaines régions de la moitié sud"*.²

La métropolisation : l'expression et le support de la croissance économique mondiale

Le PADD emploie un terme fort pour justifier ses objectifs d'accueil de population et d'activités : la "responsabilité d'accueil" du territoire. Force est de constater que toute économie croissante tend à concentrer les emplois dans les villes. Depuis la révolution industrielle, la part de la population urbaine grossit partout dans le monde. L'approfondissement de la mondialisation – stade inéluctable d'une économie en quête permanente de gains de productivité - amplifie ce phénomène de polarisation. Une nouvelle division internationale du travail se met en place, avec des pays choisissant de se

spécialiser dans des métiers à haute technicité et à fort contenu innovant³. C'est notamment l'objectif que s'est donné l'Union européenne dès le début des années 2000 en adoptant la stratégie dite de Lisbonne qui vise à construire une "économie de la connaissance" prenant corps dans des pôles de compétitivité⁴. La métropole constituant l'espace privilégié pour développer l'innovation, son extension est donc l'expression spatiale d'une *"reconfiguration spatiale indissociable de la réorganisation des filières économiques dans un contexte marqué par un capitalisme globalisé et financiarisé"*⁵. Le PADD exprime clairement la volonté d'épouser ce mouvement, en parfaite cohérence avec la feuille de route de la politique économique de la collectivité nommée "Ambition 2026".

Or une association écologiste comme les Amis de la Terre ne peut pas souscrire à un tel projet. Nous avons suffisamment de recul aujourd'hui pour savoir que croissance économique indéfinie et préservation des équilibres écologiques sont inconciliables. C'est ainsi que nous concluons notre avis, chiffres à l'appui.

L'intégralité de l'avis des Amis de la Terre peut être téléchargé sur notre site : <http://amisdelaterre.mp>

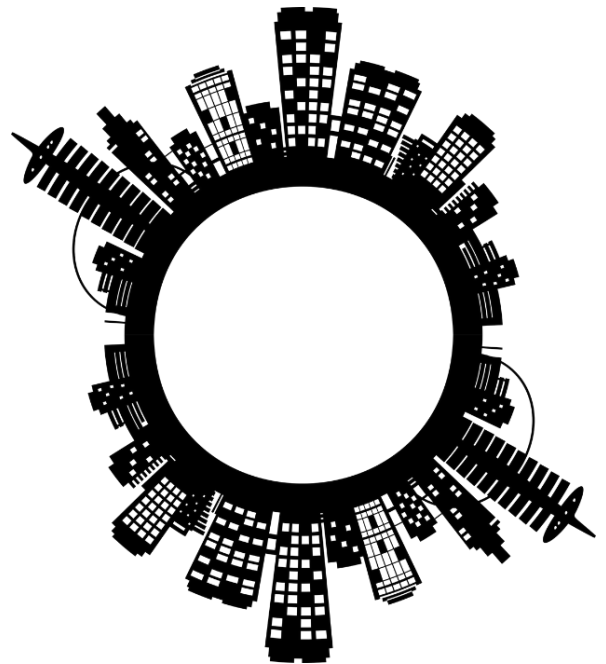


Image de Gordon Johnson, Pixabay

1 "Le Plan d'Adaptation au Changement Climatique", Agence de l'eau Adour-Garonne, 2020, <https://eau-grandsudouest.usages-enjeu-eau/changement-climatique/plan-adaptation-changement-climatique-pacc>

2 "Les nouvelles projections climatiques de référence DRIAS 2020 pour la Métropole", Météo-France

3 "Des pôles de compétitivité au CICE : faut-il revoir la politique industrielle?", Vincent Charlet, dans "La France peut-elle rester

compétitive?", Cahiers Français n°380, La Documentation Française, 2014

4 "Les collectivités territoriales et l'Union Européenne : quels pouvoirs, quelles stratégies?", Romain Pasquier, dans "Les collectivités territoriales : trente ans de décentralisation", Cahiers Français n°362, La Documentation Française, 2011

5 "Les Métropoles barbares", Guillaume Faburel, Le passager clandestin, 2019

La techno-civilisation : entre tragique et comique

Par Aurélien Tricoire, ami de la Terre Midi-Pyrénées

La vérité, rien que la vérité je te le jure cher lecteur ... Ou peut-être pas vraiment... La triste vérité est qu'elle n'existe pas au singulier, elles sont plurielles ! C'est un subtil mélange entre des faits, interprétés par un être humain, qui sont soumis à son jugement de valeur qui dépend de son état émotionnel et du contexte social et géographique dans lequel il évolue. Tu comprends mieux pourquoi toute vérité est fragile et n'est pas éternelle ! Il est difficile, voire impossible, de dire une vérité durable qui soit comprise et acceptée de tous sans ambiguïté au moment où celle-ci est énoncée.

Si j'affirme « Il fait beau », qu'est-ce que cela signifie pour une personne qui habite le Nord de la France ? Une journée où il ne pleut pas ? Et pour quelqu'un du Sud de la France ? Une journée où le ciel est bleu et le soleil brille ? Si j'énonce : « Aucune solution technologique n'enrayera la décadence de l'espèce humaine ». Qu'est-ce que cela signifie pour chaque être humain dans le futur ?

Si l'on se projette en extrapolant les données fournies par les rapports de l'ONU sur le changement climatique et la perte de biodiversité ainsi que les études sur l'impact de l'artificialisation des sols sur l'environnement, en 2100, la Terre est en piteux état. Les températures ont augmenté de manière considérable, les réserves d'eau sont presque toutes épuisées, les forêts tropicales ont été rasées pour faire place aux monocultures, la sixième extinction de masse se confirme.

Mais, pourquoi se soucier de tout cela ? Après tout, nous avons toujours la technologie pour nous en sortir, n'est-ce pas ? Nous pouvons désormais parler de la "techno-civilisation". La technologie a remplacé les arbres pour nous fournir de l'oxygène, des machines ont été créées pour trouver de l'eau potable dans des endroits improbables et des robots sont programmés pour se charger de la production alimentaire. Les citoyens ne sont plus obligés de sortir de chez eux pour trouver de quoi se nourrir. Les supermarchés les livrent directement à la porte de leur maison. Les parcs d'attractions futuristes ont remplacé les parcs naturels et les enfants peuvent jouer avec des robots exotiques au lieu de jouer avec des animaux domestiques.

Mais, ce n'est pas tout. Pour se déplacer, les citoyens utilisent maintenant des véhicules volants qui émettent des gaz nocifs dans l'atmosphère. Les villes sont devenues de gigantesques centres urbains où les gratte-ciel se touchent presque. Les citoyens sont de plus en

plus déconnectés de la nature, vivant dans un monde virtuel où tout est facile et confortable.

Bref, l'état écologique de notre planète en 2100 est à la fois tragique et comique. Nous sommes devenus dépendants de la technologie pour notre survie, mais au prix de l'épuisement de notre environnement.

Bien sûr, cette satire peut sembler exagérée. Il s'agit cependant d'une vérité potentielle que toi seul peut décider d'accepter ou non. Tu as envie d'ignorer les chiffres officiels d'organismes qui travaillent sur le sujet depuis des décennies ? Si

oui, tu n'as aucun effort à faire pour voir ce futur potentiel se réaliser.

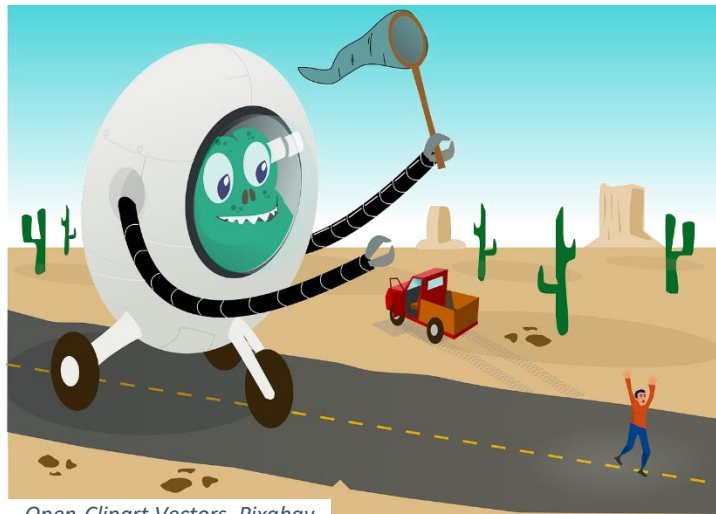
Sinon, il va falloir changer ton comportement pour faire une différence positive. Malheureusement cela ne sera probablement pas suffisant pour inverser la tendance à long terme. En adoptant des pratiques plus durables, telles que l'utilisation de modes de transport plus verts, la réduction des déchets et l'achat de produits durables,

tu peux contribuer à la lutte contre les changements climatiques (Agence internationale de l'énergie, 2018). Cependant, cela ne suffira probablement pas à compenser les effets dévastateurs de l'industrie et de la société dans son ensemble (GIEC, 2014).

Si tu décides de rejoindre l'association Les Amis de la Terre, tu pourras participer à des campagnes de sensibilisation et de plaidoyer pour des politiques environnementales plus durables. En travaillant ensemble avec d'autres personnes et groupes engagés, nous pourrions faire une différence significative pour la planète. Selon une étude publiée par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), l'action collective peut être plus efficace que les efforts individuels, car elle permet de mobiliser des ressources considérables pour la protection de l'environnement. Nous pourrions même atteindre les objectifs climatiques mondiaux et préserver la biodiversité, ce qui assurerait un avenir sain et viable pour les générations futures.

*

En somme, la situation écologique de notre planète est grave et nous devons agir maintenant pour protéger notre avenir. Nous avons le choix de faire partie du problème ou de la solution. En agissant sur notre comportement individuel et en nous unissant pour des politiques environnementales plus durables, nous pouvons faire la différence. Qu'en penses-tu ?



Open-Clipart Vectors, Pixabay

LES AMIS DE LA TERRE, C'EST VOUS

Bulletin d'adhésion à retourner à

*Amis de la Terre de Midi-Pyrénées,
73 chemin de Mange-Pommes,
31520, Ramonville-Saint-Agne*



Cotisation (*)

Souhaitable pour une personne : 33 €
un couple : 59 €

Petit budget : 10 € ou un peu plus.....€

Abonnement au journal des Amis de la Terre France La Baleine 7 €

Dons (*)€

(*) à 66 % déductible des impôts

Montant total versé : ←

Mode de paiement : Chèque (à l'ordre des ATMP) Espèces
Ou Virement à Amis de la Terre midi Pyrénées
IBAN : FR76 4255 9100 0008 0045 3073 441
Domiciliation : Crédit Coopératif
BIC : CCOPFRPPXXX

Date :/...../.....

Nom:..... Prénom :..... ←
(pour une adhésion couple) Nom et Prénom du conjoint :
.....

Adresse :
.....
.....

Tél :

Je ne reçois pas encore l'infolettre (ou newsletter) et je souhaite m'y inscrire (environ 4 messages par mois), mon Email (en majuscules) :
.....@.....

Mes centres d'intérêt thématiques, compétences ou missions souhaitées (exemples : participer à la communication, travailler sur des dossiers, aider au secrétariat, rédiger des articles, préparer des actions, réaliser des visuels pour le stand) :
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Feuille Verte des Amis de la Terre Midi-Pyrénées n°262 mars-avril-mai 2023 – ISSN : 1967-6719
Imprimé par l'imprimerie Tolosane à Roques-sur-Garonne, sur papier 100% recyclé, tiré à 1000 exemplaires
Directrice de publication : Françoise Noiret
Mise en page, corrections et harmonisation rédactionnelle : Pauline Roy