



ÉCOSYSTÈMES ET POLLUTION ENQUÊTE

Autoroute A69 : le ravage annoncé des zones humides

Contre le projet autoroutier entre Toulouse et Castres, une nouvelle bataille juridique s'ouvre au sujet des zones humides. Le projet ne respecte pas les obligations légales de protection de la biodiversité, selon les opposants.

Jade Lindgaard et Emmanuel Riondé - 12 février 2024 à 10h54

« *Un système toxique fondé sur l'exploitation, l'extraction et la pollution* », « *Cela doit cesser !* » La militante suédoise pour la justice climatique Greta Thunberg a pioché dans son inépuisable réservoir d'éloquence pour exprimer son opposition à l'autoroute A69, programmée entre Castres et Toulouse, dans le Tarn et la Haute-Garonne.

Avec une délégation internationale de Fridays for Future, l'activiste a participé samedi 10 février à un rassemblement contre le projet routier. La manifestation, interdite par la préfecture, a donné lieu à des affrontements entre gendarmes et opposant-es, qui se sont poursuivis jusqu'à dimanche après-midi. Malgré le volontarisme affiché d'Atosca, le concessionnaire du projet, qui annonce avoir déjà engagé « 45 % du budget » du chantier et « 95 % du déboisement », une ZAD, la Crem'Arbre, s'est installée sur le parcours de la future autoroute et des cabanes sont construites entre les branches. Les collectifs No Macadam et La Voie est libre craignent une reprise des coupes à partir du 15 février.

La bataille continue aussi devant les tribunaux. Un référé pénal environnemental vient d'être déposé pour empêcher les déboisements sur la zone occupée par la ZAD, à Saix, et contre des mesures de compensation prises par Atosca. Un autre recours est en préparation au sujet de la protection des zones humides, estimée défectueuse, a appris

Mediapart. Par ailleurs, le propriétaire d'un château classé au patrimoine des monuments historiques et situé à proximité de la future autoroute annonce se pourvoir en cassation après le rejet de son recours contre les travaux.

Mediapart a pu consulter l'expertise sur laquelle se fondent les associations requérantes dans ces procédures. Jacques Thomas, ingénieur écologue et pédologue (spécialiste des sols), également associé gérant du groupe coopératif Eïwa – qui regroupe des structures travaillant sur les enjeux sol, eau, zone humide et biodiversité – est un professionnel reconnu, régulièrement sollicité par les collectivités locales lors de leurs gros aménagements. Il avait été mandaté par le conseil départemental du Tarn en 2017 pour la restauration de la zone humide de Sivens après l'abandon du barrage.

Lors de sa demande d'autorisation environnementale, étape préalable obligatoire aux travaux, Atosca a commis « *une grave confusion sur les types fonctionnels de zones humides* » et, de ce fait, livré « *un mauvais diagnostic de la situation* » selon Jacques Thomas. Ces écosystèmes fragiles sont essentiels à la biodiversité, à l'irrigation des terres et à la protection contre les risques d'inondation. Le « plan national milieux humides » (PNMH) prévoit de doubler la superficie des espaces humides protégés d'ici à 2026, également protégés par le « plan prairies », la « stratégie nationale sur la biodiversité » (SNB) et le « plan national d'adaptation au changement climatique » (Pnacc).

Incompétence et médiocrité

L'étude d'impact préalable recensait un peu plus de 86 hectares (soit l'équivalent d'environ 118 terrains de foot) de zones humides sur le périmètre d'étude des projets A680 (liaison entre Toulouse et Verfeil) et A69 (liaison entre Verfeil et Castres). En définitive, sur le seul tracé de l'A69, 22,5 hectares (30 terrains de foot) de zones humides sont « *impactés par la mise en œuvre du projet* ».

Tenant compte de l'exigence légale d'une compensation à 150 % des zones humides et des schémas directeurs

Gesture: U (Scroll to Top)

d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) qui relèvent ce seuil lorsqu'un bassin versant est concerné, Atosca s'est engagé à compenser ces 22,5 hectares sur une superficie de 55 hectares (75 terrains de foot), répartis sur onze sites distincts.

« On compense des espèces et des lieux de vie mais aussi les fonctions que ces zones assurent dans l'écosystème », explique Jacques Thomas. Parmi les « services écosystémiques » rendus par les zones humides figurent l'atténuation des effets du réchauffement climatique – elles contribuent à faire baisser la température – et le stockage de carbone. « Les zones humides sont des endroits où les transferts d'eau et d'éléments chimiques se font de manière très importante », précise le spécialiste.

Sur ce sujet, Atosca entend montrer patte blanche : « On a missionné Biotope [un bureau d'études spécialisé – ndlr] pour nous faire l'état des lieux de tous les terrains, explique Guillaume Benoît, responsable environnement de l'entreprise. L'impact est de deux natures : soit le tracé passe directement sur une zone humide, soit il vient couper des zones humides en aval hydraulique. » Contacté pour savoir comment l'inventaire des zones humides sur le tracé de l'A69 a été mené, Biotope, qui se présente comme « l'entreprise de l'écologie », n'a pas répondu à nos sollicitations.

Mais pour Jacques Thomas, le résultat est loin d'être convaincant. « J'ai été effaré par la médiocrité du dossier, confie-t-il à Mediapart. Pour inventorier les sites de zones humides, il faut savoir les reconnaître, et manifestement ceux qui ont fait ça n'étaient pas compétents. »

Dans son avis (défavorable) du 12 septembre 2022, le Conseil national de protection de la nature (CNP) avait déjà tiré le signal d'alarme, s'inquiétant de « l'insuffisance de sondages pédologiques pour caractériser avec précision les interfaces entre les zones humides et les milieux secs » et anticipant « de probables erreurs d'appréciation qui impacteront directement la finesse liée à la démarche d'évitement, de réduction et de compensation attendue sur ces habitats particulièrement complexes et fragiles ». Un an plus tard, en octobre dernier, Atosca était mis en demeure par la direction départementale des territoires (DDT) du

Tarn de respecter les prescriptions de l'article (III.5.1) de l'arrêté préfectoral concernant les zones humides.

Erreurs sur la compensation

Pour Jacques Thomas, le principal raté de Biotope est d'avoir considéré qu'avec la proximité de la rivière du Girou qui longe le tracé, les zones humides étaient forcément alluviales. Or, « dans une zone humide alluviale, le sol est saturé en eau jusqu'à au moins 25 cm sous le niveau du sol », explique-t-il. Une caractéristique difficilement compatible avec la réalité de la vallée de ce cours d'eau recalibré par l'homme au cours des dernières décennies, au point de ressembler aujourd'hui à un canal, dont, à certains endroits, le niveau d'eau se situe plusieurs mètres en dessous du sol. « Il y a des zones humides sur le tracé mais elles sont sur les coteaux et ne sont pas alluviales mais plutôt le fait d'écoulements d'eau sur et surtout dans le sol. Le problème c'est que si l'on considère que l'eau vient de l'aval plutôt que de l'amont, le travail d'identification n'est pas correctement réalisé et ça rend compliqué de trouver les bonnes compensations », alerte le spécialiste.

Dans son viseur également, la création de plusieurs bassins d'inondation – une obligation lorsque la réalisation d'un ouvrage renforce les risques de crues en bloquant les écoulements, ce qui sera le cas de l'A69 – qu'Atosca entend coupler avec des zones humides. « Ces bassins sont là pour récupérer les eaux qui ne peuvent s'écouler, ce ne seront que des espaces décaissés qui seront secs hors crues, donc pas du tout des zones humides... », s'agace le scientifique qui dit « contester l'amateurisme au niveau technique et scientifique du dossier ». Selon ses calculs, les plans de gestion des sites de compensation proposés par Atosca, avec plusieurs mois de retard sur le calendrier prévu, ne représentent aujourd'hui en réalité « que 27,44 % des besoins en compensation du projet ».

La mobilisation des 10 et 11 février à Saix s'est tenue juste à côté du « site n° 8 » – ainsi qu'il est répertorié dans l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale du 1^{er} mars 2023 qui lance les travaux de l'A69. Entre le 30 octobre et le 1^{er} novembre dernier, des arracheuses d'arbres ont déraciné des chênes et une cinquantaine de peupliers sur ce site implanté au cœur de la zone du Dicos, jouxtant

Gesture: U (Scroll to Top)

une réserve naturelle régionale, riche en étangs. Objectif affiché par Atosca : « restaurer 2,46 hectares de milieux naturels favorables aux espèces ciblées ». Dans les faits, il s'agit de recréer une zone humide sur... une zone humide. « Ils prétendent qu'elle ne fonctionnait pas très bien et qu'il fallait couper les arbres qui l'asséchaient, proteste Sylvie Baune du collectif La voie est libre (LVEL) et de l'Upnet (Union protection nature environnement du Tarn). Mais alors est-ce qu'il ne doit pas y avoir une compensation de la compensation ? »

« Dans cinquante-cinq ans, qui sera là pour vérifier que les mesures compensatoires ont bien été respectées ? »

Sylvie Baune, militante et naturaliste.

Lors du dernier comité de suivi des mesures compensatoires qui s'est tenu le 1^{er} février à Albi et dont Mediapart a pu consulter le compte rendu, Atosca s'est trouvé à plusieurs reprises en difficulté pour répondre aux interpellations de Sylvie Baune et Thomas Digard (France Nature Environnement - FNE). Peinant à justifier le fait qu'il n'avait pas la maîtrise foncière des sites de compensation au moment de l'instruction du dossier par le CNPN, contrairement aux exigences du contrat de concession délivré en avril 2022. Ou à expliquer son incapacité à transmettre les inventaires réalisés par Biotopie sur certains sites.

À ce jour, les associations n'ont pu consulter que quatorze des plans de gestion des vingt-quatre sites prévus (dont les onze dédiés à la compensation des zones humides). Et ont dû saisir la commission d'accès aux documents administratifs (Cada) à plusieurs reprises pour les récupérer. « Leur défense, c'est de nous dire que comme ils ont une obligation de résultat, si ça ne marche pas, ils referont ce qu'il faut. En attendant, ils coupent, ils avancent... », s'indigne Thomas Digard.

Une stratégie que ne nie pas Guillaume Benoît, le responsable environnement d'Atosca : « L'horizon des compensations est le même que celui de la livraison de l'autoroute : fin 2025. Après, il y a des mesures de suivi établies sur le temps de la concession. Si elles montrent que ça ne fonctionne pas, il faudra soit faire des

réaménagements complémentaires sur les sites existants, soit trouver d'autres sites sur d'autres fonciers. Aujourd'hui on parle de ces 55 hectares, mais on reste en veille active sur d'autres sites. À un moment donné, on aura peut-être besoin d'y recourir. »

Une promesse beaucoup trop floue pour les opposants au projet : « Dans cinquante-cinq ans [durée de la concession - nldr], qui sera là pour vérifier que les mesures compensatoires ont bien été respectées ? », s'inquiète Sylvie Baune.

Dans une autre procédure judiciaire concernant le château de Scopont, dans la vallée du Tarn, son propriétaire et plusieurs associations de défense du patrimoine s'inquiètent de l'impact de l'A69 sur l'édifice construit à partir du XV^e siècle. Inquiétude sur ses effets paysagers mais aussi sur la mise en danger d'une bonne partie de la zone humide entourant le bâtiment.

Car le dossier déposé par Atosca pour obtenir l'autorisation environnementale de construire l'A69 « n'a pas étudié les impacts des aménagements localisés en amont de la propriété sur des prairies humides situées à 280 mètres de l'axe » de l'autoroute, à proximité de la rivière Girou, écrit Jacques Thomas, qui a également étudié cette partie du dossier autoroutier, dans un autre rapport lu par Mediapart. Or l'expert signale que l'on trouve dans cette zone « une des plus importantes stations de jacinthes de Rome » dans le sud du département. Cette espèce protégée par la loi risque d'être détruite par l'assèchement des zones humides. Le tribunal administratif de Toulouse a rejeté le recours des défenseurs du château en décembre dernier. Ils viennent de se pourvoir en cassation.

Le gouvernement lâche la défense des zones humides

Dans son discours de réponse à la colère du monde agricole, le premier ministre Gabriel Attal a annoncé fin janvier « une pause pour discuter du zonage » réclamé à la France par l'Europe pour conditionner une partie des nouvelles aides de la politique agricole commune (PAC) à la protection des zones humides et des tourbières. Il s'est aussi engagé à n'être pas plus ambitieux que l'Europe en matière de sauvegarde et de restauration de ces espaces remarquables. L'A69 se retrouve de ce fait au cœur des injonctions

Gesture: U (Scroll to Top)

Le gouvernement répète depuis un an sa volonté de mener jusqu'au bout le projet d'autoroute. Mais en 2023, l'ancien ministre des transports, Clément Beaune, avait annoncé des « *améliorations environnementales* » par « *des mesures d'accompagnement, pour améliorer encore l'empreinte du projet, au-delà de la stricte compensation* ». Sa déclaration semblait ouvrir le chantier des mesures compensatoires à la construction de l'autoroute.

Son successeur, Patrice Vergriete, doit désormais arbitrer sur ce sujet sensible. Il dispose pour reprendre le dossier en main des services de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), qui conseille le gouvernement sur la biodiversité. En 2014, un rapport du commissariat général du développement durable (CGEDD) avait permis de sortir du conflit autour du barrage de Sivens, où un jeune militant écologiste, Rémi Fraisse, avait été tué par un gendarme.

Les inspecteurs avaient pointé l'absence de « *réelle analyse*

des solutions alternatives possibles », ce qui était « *d'autant plus regrettable que le coût d'investissement [était] élevé* ». Ils avaient aussi noté une évaluation « *contestable* » des besoins « *réels* » d'irrigation. Le conseil général du Tarn avait finalement opté pour la solution d'un réservoir réduit. Et le projet avait été abrogé le 24 décembre 2015.

Jade Lindgaard et **Emmanuel Riondé**

Si vous avez des informations à nous communiquer, vous pouvez nous contacter à l'adresse enquete@mediapart.fr. Si vous souhaitez adresser des documents en passant par une plateforme hautement sécurisée, vous pouvez passer par SecureDrop de Mediapart, la marche à suivre est explicitée dans cette page.

Boîte noire

Cet article a été modifié le 12 février vers 14h20 pour corriger une erreur de département: l'A69 passe par la Haute-Garonne et non le Lot-et-Garonne.
