



CLIMAT ENTRETIEN

## Contre l'A69, la climatologue Valérie Masson-Delmotte ne peut pas « rester silencieuse »

**L'autoroute A69, entre Toulouse et Castres, suscite une opposition croissante. La paléoclimatologue respectée, membre du Haut Conseil pour le climat, explique pour la première fois pourquoi elle demande au gouvernement de renoncer à ce projet.**

Jade Lindgaard - 12 octobre 2023 à 09h21

Un apaisement peut-être temporaire. Les préfetures du Tarn et de la Haute-Garonne ont annoncé mardi 10 octobre la suspension jusqu'au vendredi 13 des opérations de défrichage sur le chantier de l'autoroute A69, entre Castres et Toulouse. Ce jour-là, une réunion doit se tenir avec les préfets, les maires et élus du territoire à la demande du ministre des transports, Clément Beaune.

Le militant écologiste Thomas Brail, ainsi que deux autres personnes qui avaient arrêté de s'alimenter et de boire, ont annoncé l'arrêt de leur grève de la soif. Ils avaient cessé de s'abreuver depuis 14 heures. Mercredi 11 au soir, les douze personnes s'étant successivement déclarées en grève de la faim depuis le 7 septembre ont collectivement annoncé la suspendre : expliquant être très affaiblis et terriblement amaigris, ils constatent que « *la verticale du pouvoir État-Région-Département est restée sourde à [leurs] demandes* ». « *Le saccage du vivant sur toute l'emprise de l'autoroute a continué, à l'exception des lieux que nous tenons avec les écureuils : La Bourrelié, La Prade et Bernazobre* », ajoutent-ils.

La mobilisation ne semble pas pour autant faiblir contre ce projet de 54 kilomètres de bitume, en deux fois deux voies dont 44 kilomètres de voirie neuve, qui doit artificialiser 366 hectares, dans un paysage de champs, de vignes, de fermes, de prairies, de vergers, de parcs et de haies. Un

week-end de mobilisation s'organise pour les 21 et 22 octobre. Et d'ici là, les opposant·es appellent à des rassemblements devant les mairies vendredi à 19 heures, autour du mot d'ordre « *Pas de suspension ? Pas d'appel au calme* ».

Dans *L'Obs*, 1 500 scientifiques ont adressé une lettre ouverte à Emmanuel Macron pour lui demander de renoncer à ce projet routier qui « *maintient la France sur une trajectoire incompatible avec la transition écologique telle qu'inscrite dans la loi* ». Parmi ces signatures, la paléoclimatologue Valérie Masson-Delmotte, directrice de recherche au CEA, ancienne coprésidente du groupe 1 du Giec, et membre du Haut Conseil pour le climat. Elle s'en explique pour la première fois dans cette interview accordée à Mediapart.

### Mediapart : Pourquoi avez-vous pris position contre l'autoroute A69 ?

**Valérie Masson-Delmotte** : La première chose, c'est l'avis de l'Autorité environnementale de 2022 que j'ai lu en entier, et qui m'a plongé dans une réflexion sur l'inadéquation des études environnementales par rapport à ce type de projet. Notamment par rapport aux gains de temps de déplacement que permettrait cette autoroute, qui sont très limités. Je suis utilisatrice d'une voiture électrique, je constate que la meilleure utilisation est de rouler à 110/115 kilomètres-heure. Avec cette vitesse, le gain de temps sur cette autoroute serait très limité. Or on va vers une électrification du parc. Donc cette question va se poser.

Autour de moi, beaucoup de personnes ont pris le temps de se renseigner sur le projet et sont perplexes, car elles écoutent d'un côté les arguments en faveur du désenclavement de ce territoire, et de l'autre, regardent les arguments de son impact environnemental ainsi que les enjeux de foncier agricole.

### Quels sont les problèmes environnementaux posés par cette autoroute ?

Ce type d'aménagement contribue à une vision de la mobilité concentrée sur une vitesse élevée en voiture thermique. Or plusieurs problèmes se posent. Il y a le sujet des arbres [*de nombreux arbres centenaires ont été abattus par le chantier – ndlr*]. Une étude vient de sortir dans *Science* expliquant qu'en France et en Europe, 10 % des arbres se trouvent en dehors des forêts : dans les alignements, les haies, les bosquets. Quelle réflexion mettons-nous en place à ce sujet ?

Autre point : l'argument de la compensation. On détruit des arbres anciens qui hébergent toute une vie, avec différentes espèces qui y trouvent refuge, pour les remplacer par un, deux, trois, quatre, cinq jeunes arbres mais sans se poser la question de toute la vie qu'on y détruit. Je ne suis pas une spécialiste de biodiversité, mais je lis avec attention ce que publient mes collègues. Cela me laisse l'impression que la compensation permet aux élus de se dédouaner de leur propre responsabilité par rapport à l'artificialisation.

Par ailleurs, en termes d'aménagement du territoire, les études que j'ai lues montrent que ce type d'infrastructures contribue à éloigner les personnes de leurs lieux de travail, augmente les déplacements au quotidien, contribue à la destruction du foncier agricole au profit de l'habitat pavillonnaire près des entrées des autoroutes. Ce sont des formes d'aménagement du territoire qui sont en prise avec des enjeux écologiques et sociaux. C'est un habitat éparpillé, peu efficace énergétiquement qui rend les gens dépendants de la voiture.

### **Pour protéger le climat, faut-il arrêter de construire des autoroutes en France ?**

Je n'ai pas une vision binaire, pour ou contre. Il y a plusieurs enjeux à prendre en compte : la préservation du foncier agricole à proximité des villes et d'un système alimentaire soutenable, ainsi que la protection des écosystèmes, notamment des zones humides. Je crois que certains aménagements de l'A69 sont prévus dans des zones exposées aux risques d'inondation. Je ne suis donc pas certaine que les conséquences d'un climat qui change aient été complètement intégrées. En 2016, à la suite de pluies extrêmes en juillet, des débordements se sont

produits près de la Loire, et des cours d'eau ont inondé des voies d'aménagement.

« En France, le premier vecteur des gaz à effet de serre est le transport. »

Tout cela illustre la faiblesse du cadre du droit, et notamment de la façon dont sont faites les études d'impact, sur les sujets de l'artificialisation, des puits de carbone, du système alimentaire, des implications à long terme de l'aménagement sur les besoins et la demande énergétique. Ce n'est pas qu'un enjeu de gaz à effet de serre. C'est une question de maîtrise de la demande, de sobriété et d'efficacité. Tout cela, encore une fois, dans le cadre de l'A69, est à mettre en rapport avec le tout petit gain de temps que permettrait l'autoroute.

### **Les défenseurs du projet disent que pourront y rouler des véhicules bas carbone et peu polluants. Que leur répondez-vous ?**

J'ai entendu la présidente de Région dire qu'il y aura des bus à hydrogène. Mais quel type d'hydrogène ? Faire rouler des bus à hydrogène sur de nouvelles autoroutes ne va-t-il pas accaparer de l'électricité bas carbone pour un usage peu efficace par rapport à d'autres usages de substitution aux énergies fossiles ? Si on fait de l'hydrogène vert avec de l'électricité bas carbone, c'est pour arrêter d'utiliser des énergies fossiles, pas pour ajouter de la dépense énergétique qui entre en concurrence avec un système ferroviaire défaillant.

En France, le premier vecteur des gaz à effet de serre est le transport, dont plus de la moitié est constituée des voitures personnelles et de la logistique par camions. On ne va pas répondre à ces défis avec seulement une approche d'offre, et en construisant toujours plus d'autoroutes. Il faut réfléchir autrement, penser les mobilités et un meilleur aménagement du territoire. C'est donc une question d'ensemble, d'enjeux de climat et de qualité de l'air. De plus, avec ces autoroutes, c'est un système de privatisation, *via* la concession à des sociétés qui remboursent leurs investissements par des péages, et qui cherchent la rentabilité.

J'aimerais donc bien savoir si la viabilité de ce projet a été évaluée en tenant compte de tous ces sujets : aléas climatiques, évolution de la demande d'énergie, implications pour le territoire. Et ce que je crois comprendre, c'est que cela n'a pas été fait. En ce sens, cette autoroute A69 est emblématique d'un mode de décision hérité du passé, qui ne permet pas de construire la résilience et la décarbonation du futur dont nous avons besoin.

**Comment sortir de l'impasse actuelle : militant·es déterminé·es à aller très loin, jusqu'à la grève de la faim et de la soif d'un côté, gouvernement inflexible de l'autre ?**

La société civile prend à bras-le-corps ces questions : occupation d'arbres, grève de la faim et de la soif, et se retrouve dans une situation clivée face à des acteurs économiques qui laissent très peu de place à la discussion. Quand on regarde la vidéo des élus du territoire en défense de l'autoroute, il n'y a que des hommes qui s'expriment. Ça montre selon moi l'importance dans cette histoire des rapports de force dans la société : les acteurs économiques, BTP, logistique d'un côté, la société civile de l'autre.

Ce sont les mêmes questions que posent le zéro artificialisation nette, l'interdiction des passoires thermiques, le stockage de l'eau en surface pour l'agriculture. Il y a des projets structurants qu'on ne peut plus mener à bout. On est parti pour avoir une hausse de plus de 3° à la fin du siècle s'il n'y a pas de sursaut. Ce serait une catastrophe. Notre adaptation n'est pas à la hauteur des enjeux.

« Je ressens une grande inquiétude face à l'incapacité dans notre société à avoir un dialogue approfondi afin de construire une vision partagée. »

Je suis extrêmement inquiète de la mise en danger des gens qui font la grève de la faim et de la soif. C'est atroce d'avoir à en venir à une situation de ce type pour poser des questions de fond. Ces personnes ont des proches qui ont besoin d'elles.

Ce qui compte, c'est d'infléchir la décision maintenant, de penser les choses autrement pour trouver ce qui permet de concilier une économie viable, des opportunités d'emploi, la sobriété et l'efficacité énergétiques, plutôt que de passer en force et de construire le plus vite possible une infrastructure qui ne sera plus possible dans quelques années. C'est un peu comme les pays pétroliers qui essaient de passer le plus possible de projets favorables aux énergies fossiles tout en prétendant vouloir tenir les engagements à long terme de décarbonation. C'est se voiler la face.

En mon âme et conscience, compte tenu des enjeux à agir et à changer d'échelle d'action pour le climat, je ne peux pas rester silencieuse par rapport aux questions que pose ce projet. Et je ressens une grande inquiétude face à l'incapacité dans notre société à avoir un dialogue approfondi afin de construire une vision partagée, viable à long terme.

Jade Lindgaard

---

## Boîte noire

Cet entretien a été conduit par téléphone mercredi 11 octobre. Valérie Masson-Delmotte n'a pas demandé à le relire.

---