

À l'attention des personnes qui me liront, et plus spécifiquement du, ou de la commissair·e enquêteur·se.

Il y a dans ce propos, des passages argumentés, fondés sur la littérature scientifique consensuelle, des interprétations personnelles de cette dernière mais également des passages où transparaissent mes émotions ; car des projets d'une telle ampleur engendrent nécessairement des affects.

Il existe donc plusieurs niveaux de registre que je prendrai soin d'explicitier au fil de l'argumentation, lorsque je le juge nécessaire, par souci de rigueur et de clarté. C'est la première fois que je me lance dans un tel exercice, et il n'a rien d'évident. En espérant que ma contribution apporte des éléments de réflexion utiles au débat public.

I – Un bref rappel du consensus scientifique.

En 2019 sortait le rapport de l'IPBES, dont le rôle est similaire à celui du GIEC mais dont l'objet d'étude porte sur l'effondrement de la biodiversité et ses origines profondes, les conséquences qui en découlent, et les orientations à suivre pour conserver une planète habitable pour les humains qui l'habitent, au niveau global comme à l'échelle locale. Pour rappel, le GIEC et l'IPBES forment un groupe de scientifiques qui compilent les études existantes, se mettent d'accord sur leur niveau de fiabilité de chacune d'entre elles, et établissent un rapport complet et un résumé à l'attention des décideurs pour délivrer les grandes orientations à suivre pour faire face à la menace existentielle pour l'humanité que constituent les conséquences du changement climatique et l'effondrement de la biodiversité. L'IPBES appelait en 2019, à un changement transformateur, c'est-à-dire à des transformations qui dépassent l'optimisation incrémentale des systèmes existants. En d'autres termes, maintenir une planète habitable suppose une reconfiguration profonde de l'organisation des sociétés humaines à tous les niveaux : institutionnels, politiques, économiques, anthropologiques... Je rappelle également que les effets du changement climatique ne constituent que le troisième facteur d'effondrement de la biodiversité derrière la destruction des habitats naturels (l'étalement urbain, la déforestation, la destruction des haies, des arbres, des cours d'eau etc.) et la surexploitation des ressources (surpêche par exemple). Viennent ensuite le changement climatique, la pollution par des substances que les cycles de la nature ne parviennent pas à absorber (plastics, PFAS, pesticides), et l'introduction d'espèces envahissantes.

Le contenu de ce premier paragraphe est actuellement bien documenté par la littérature scientifique.

Ainsi, si le changement climatique met déjà les sociétés humaines en grande difficulté, la situation serait catastrophique (terme normatif que j'utilise, mais qui ne figure pas dans la littérature scientifique) même sans un seul dixième de degré d'élévation de température par rapport à l'ère préindustrielle liée aux émissions de gaz à effets de serre. En des termes plus scientifiques, nous ne dirions pas que la situation est « catastrophique », mais que les conditions d'habitabilité de la planète pour de nombreuses formes de vie seraient quand-même mises en cause même sans changement climatique. D'ailleurs, les chiffres portant sur l'effondrement de la biodiversité en France sont terrifiants (terme subjectif personnel) et relèvent principalement de la responsabilité de la France, et en partie des conséquences du changement climatique dont la responsabilité, pour le coup, est partagée. Citons-en quelques-uns pour contextualiser mon propos :

- 30 % des oiseaux de campagne ont disparu en France en 15 ans
- 40 % des pollinisateurs d'invertébrés sont en voie de disparition en France
- En 15 ans, 43 % des populations de chiroptères ont disparu en France

La vie sur terre s'effondre... et c'est gravissime. Ces chiffres devraient, à eux seuls, nous plonger dans un état d'urgence écologique absolue.

Maintenant que le cadre dans lequel s'inscrit mon avis est posé, j'en viens à évoquer l'écart abyssal entre la réalisation d'un tel projet et les trajectoires en matière de transition écologique. Au risque de sembler un peu pénible, je suis sidéré, terrifié, triste, en colère (on osrt du registre scientifique pour entrer dans ce que je ressens) de constater l'absence de prise en compte du cadre scientifique consensuel que j'ai évoqué plus haut (pour info, les scientifiques dont c'est le champs disciplinaire sont nombreux à le penser). Les raisons de l'inadéquation entre ce projet et ce cadre scientifique me semblent plutôt intuitives, mais je les détaille quand-même dans les paragraphes qui suivent. À la fin de l'argumentation, j'aborde également le sujet de la sécurité routière qui est effectivement préoccupant.

II – Un projet ajoutant une pression supplémentaire et significative sur les milieux déjà mis à rude épreuve par les effets du changement climatique

Je rappelle d'abord dans leur globalité, quelques-unes des caractéristiques biologiques et physiques concernées par la réalisation d'une telle infrastructure. La route serpenterait sur l'adret de la vallée de l'Aveyron, entre marnes, et grès rouges sur lesquels est implanté un bocage à très haute valeur patrimoniale, les vieux arbres de la vallée de l'Aveyron près des Bourines pour la protection desquels existe une zone NATURA2000, et enfin, passe sur la ZNIEFF de type 1 du causse Comtal, qualifié par dans la fiche consacrée de « causse aveyronnais le plus dégradé » notamment en raison de la pression urbaine. Et voici l'extrait en question :

« Ce causse d'une superficie modeste et situé en périphérie de la ville de Rodez subit une pression anthropique très forte, ce qui en fait le causse aveyronnais le plus dégradé.

Le causse Comtal est l'un des grands causses du sud du Massif central, et il présente des milieux très caractéristiques, qu'ils soient ouverts (prairies steppiques, arènes dolomitiques ou dalles rocheuses) ou semi-ouverts (matorrals arborescents à genévriers ou landes épineuses). Ces habitats déterminants présentent une flore très riche et typique. Il en est de même pour la faune, caractéristique des zones ouvertes ou steppiques. D'autres milieux sont très intéressants comme les boisements et haies de caducifoliés qui comportent des cortèges de coléoptères saproxyliques rares et menacés, ainsi que les falaises calcaires qui offrent des habitats propices à la reproduction des oiseaux rupestres et des chiroptères. Il faut également noter pour ces derniers la présence d'une ancienne mine très importante pour l'hivernage.

[...]

Cependant, les vastes zones de pelouses steppiques sont de plus en plus restreintes **à cause des aménagements routiers, de l'urbanisation** grandissante ou d'un changement radical d'orientation agricole »

J'ajoute, et c'est également bien documenté par la littérature scientifique que l'urbanisation non maîtrisée est une des conséquences du développement des infrastructures routières. J'évoquerai les effets induits par ces infrastructures plus loin dans mon argumentation.

Pour rappel, les pelouses sèches du causse Comtal sont advenues par l'agropastoralisme ovin subméditerranéen au titre duquel les grands Causses sont d'ailleurs classés à l'UNESCO. Ils constituent à ce titre un élément de patrimoine d'une valeur inestimable, au même titre qu'un monument historique. Entre parenthèses, que dirait-on aujourd'hui si on supprimer la cathédrale de Rodez pour y faire passer une autoroute ou y implanter une autre infrastructure ? À mes yeux, changer sa perception du vivant et de ce dont il dépend est une condition non négociable d'une transition écologique réussie (Cf. débats anthropologiques, Descola, Berques présents également dans les apports de l'IPBES).

En d'autres termes, certains espaces traversés sont déjà soumis à une pression urbaine qui mettent en péril leurs fonctionnalités écologiques ; et ils sont tous concernés par les conséquences du changement climatique qui s'intensifieront et s'accéléreront, car ces dernières ne sont pas proportionnelles à l'augmentation moyenne de température : ils augmentent plus rapidement que cette dernière (non-linéarité des phénomènes physiques). Et la création de l'infrastructure ajoutera une pression supplémentaire à des écosystèmes déjà mis à rude épreuve, détruira des agroécosystèmes absolument vitaux pour la production agricole. Je m'étonne d'ailleurs que la chambre d'agriculture et le département, pourtant opposés à la moindre installation photovoltaïque sur des parcelles agricoles au sol (ce qui peut parfaitement s'entendre), se positionnent favorablement à un projet qui retirera 300 hectares de la surface agricole utilisée. N'y aurait-il pas un petit souci de cohérence ?

L'infrastructure en elle-même ne constituera pas la seule pression supplémentaire dont pourtant, elle serait à l'origine si elle advenait ; car on ne crée pas des routes si on n'envisage pas d'y disposer à proximité, des zones activités supplémentaires en raison du raccourcissement des chaînes de production qu'elles rendent possible, ou encore des lotissements dans des zones moins concernées par des pénuries de foncier à destination du logement, pour que les habitants puissent parcourir plus rapidement 50 km / jour pour aller travailler. Par conséquent, la pression s'accroîtra inévitablement. Les effets induits par ce type de projets sont par ailleurs largement documentés par la littérature scientifique ainsi que le rappelle Christophe Cassou, co-auteur du 6^e rapport du GIEC lors du jugement de deux militants contre l'A69 au tribunal de Toulouse :

« Au lieu de diminuer les émissions, cette nouvelle autoroute A69 conduira à une augmentation certaine des émissions de CO₂ et nous verrouillera dans une mobilité basée sur une vitesse élevée et en voiture thermique. Elle conduira **comme tout projet autoroutier dans le passé**, à

l'étalement urbain, à l'augmentation des distances quotidiennes, à des tensions sur le foncier, etc. »

D'ailleurs, il rappelait à très juste titre que la réalisation hautement clivante de l'A69 a fait l'objet d'une mobilisation inédite dans la communauté scientifique :

« À partir de bases factuelles, la communauté scientifique s'est mobilisée en France de manière inédite contre ce projet de l'A69 avec des tribunes signées par plus de 1500 scientifiques. Pourquoi ?

Parce que ce projet d'A69 est emblématique et devient le symbole de ce qu'il ne faut plus faire. Il coche toutes les cases de la bifurcation impossible révélant les verrous dans la considération des faits scientifiques, dans les visions du monde, dans les idéologies, les structures sociales, les systèmes politiques et économiques, les mécanismes de prise de décision, de gouvernance et les relations au pouvoir, qu'il faut changer pour viser un monde durable et résilient face au changement climatique. »

Les bassins de vie concernés par l'A69 et ses effets ne sont pas les mêmes que ceux touchés par le projet de RN88. Cependant, il me semble que les objectifs poursuivis par ce projet et les effets induits sont tout à fait comparables ; il s'agit de créer une nouvelle infrastructure de 50 km dont les propriétés physiques sont semblables à celle d'une autoroute, pour soutenir un modèle de développement qui rend beaucoup plus complexe la mise en œuvre d'une transition en agissant comme un verrou. Un modèle de développement, qui, je le pense (c'est mon avis, ce n'est pas le consensus scientifique), contribue à moyen terme, à mettre nos vies en danger.

III – Un verrou matériel ralentissant la mise en œuvre de la transition sur le territoire, dans un monde contraint matériellement et énergétiquement

Le propos de Christophe Cassou constitue la transition idéale entre le détail des effets directs et indirects de la route sur les milieux, et une argumentation portant cette fois sur l'enfermement dans un modèle de développement dont on sait qu'il met en danger la vie des habitants dans les prochaines années.

Ces effets « verrous » mentionnés par Christophe Cassou, qui ne sont pas uniquement matériels d'ailleurs, sont aujourd'hui très bien documentés par les rapports du GIEC.

En fait, les routes sont précisément aménagées pour organiser ces verrous matériels, car elles raccourcissent le temps de trajet et facilitent ainsi les flux de personnes, d'énergie et de matière. Elles permettent à des entreprises de venir installer l'outil de production à proximité de l'infrastructure plus facilement, et orienter ainsi le produit du travail, vers les métropoles – en l'occurrence Toulouse, Montpellier et Clermont-Ferrand – dont une telle infrastructure rapproche le territoire.

Dans un monde qui n'est pas contraint en énergie, ce modèle de développement peut s'entendre (encore que les bénéfices socio-économiques ne soient pas si nets au regard des études consacrées sur le sujet). Il était donc audible de raisonner ainsi dans les années 1970, quoique les chocs pétroliers auraient déjà dû être considérés comme un premier avertissement.

Oui mais... le monde réel n'est pas celui de Harry Potter ou de Dragon Ball Z. L'énergie et ses propriétés physiques sont soumises à la loi de la conservation et à celle de l'entropie ce qui a pour conséquences très désagréables :

- De devoir être extraite de l'environnement, on ne peut pas les créer, les produire, à partir de rien,
- L'entropie dans un système fermé ne peut qu'augmenter. En outre, augmenter l'entropie d'une source d'énergie pour servir nos usages provoquent des contreparties physiques très enquinantes : la destruction des habitats, l'accélération des cycles de l'eau, le changement climatique et ses effets.

En d'autres termes, la combustion d'un litre d'essence pour faire avancer une voiture consiste à partir d'une énergie à faible entropie, puis de transformer de l'énergie thermique en énergie mécanique. L'énergie n'est pas *consommée*, puisque sa quantité n'a pas changé. Elle est dispersée entre la chaleur dégagée par le véhicule, l'utilisation des phares etc., et du fait qu'elle est dispersée, c'est-à-dire que son entropie a augmenté, il n'est plus possible de l'utiliser de nouveau pour un usage identique.

Je résume la traduction concrète de ces deux lois de manière très simplifiée : les produits pétroliers ont permis de créer la société thermo-industrielle dans laquelle nous évoluons. Leurs propriétés physiques très arrangeantes ont notamment permis d'accroître la productivité du travail dans la plupart des secteurs de l'économie (agriculture, industrie), ont rendu possible les flux mondialisés et la complexification des chaînes de valeur dont les maillons sont parfois très éloignés géographiquement (donc tributaires des transports), le niveau de vie matériel moyen par personne... mais avec des contreparties hautement dangereuses pour les sociétés humaines. Et de toute façon, il faudra apprendre à s'en passer en

grande partie : une étude du Shift Project datant de 2021 menée par deux anciens cadres dirigeants de Total, prévoit une division par deux de la production mondiale de pétrole à l'horizon 2050 même en s'appuyant sur des hypothèses de travail optimistes, de production de gaz de schiste aux États-Unis, et que, comme l'Europe dépend à 97 % (c'est 100 % pour la France) des approvisionnements en pétrole, elle verra la disponibilité de cette ressource divisée par n'importe quoi entre 2 et 20. Que se passera-t-il si nous avons rendu les habitants du territoire dépendant aux produits pétroliers par une telle infrastructure ? Le risque d'organiser sciemment des situations de précarité énergétique extrême dans les prochaines décennies voire dans les prochaines années est donc très probable.

Quelques petits incidents en Ukraine et au niveau du détroit d'Ormuz auraient pourtant dû nous alerter.

En outre, l'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) alerte fréquemment sur les tensions à venir sur les ressources stratégiques pour l'électrification des usages. Par conséquent, même en relançant l'industrie minière en France pour les quelques métaux présents dans nos sous-sols, en tenant compte par ailleurs des souffrances sociales et environnementales que ça engendre, ce n'est pas du tout certain qu'il soit possible d'électrifier la totalité des transports (transports de personnes et de marchandises) à niveau d'usage similaire à celui observé aujourd'hui.

Rappelons enfin que le propre des lois physiques, c'est qu'elles ne sont pas négociables, et qu'il vaut mieux adapter le modèle de société à ces réalités plutôt que de penser les modèles de sociétés pour un monde qui n'existe pas. Imagine-t-on un cartographe travaillant avec l'idée que la Terre est un disque en lieu et place d'un ellipsoïde de révolution ? Alors pourquoi devrait-on envisager des politiques publiques qui travaillent avec l'hypothèse factuellement fausse d'un monde non contraint matériellement et énergétiquement ? J'ose ce parallèle tant les politiques publiques ne prennent pas en compte le consensus scientifique sur des enjeux cruciaux pour les conditions de vie de l'humanité dans les prochaines années et décennies. À l'âge où il est coutume d'envisager de construire une famille, je fais part de mon émotion devant un tel projet ; car les enfants nés et à naître seront privés du bonheur d'une vie épanouissante parce que les décideurs auront choisi de ne pas se référer au consensus scientifique. Qui pourrait me blâmer d'éprouver cette colère que j'exprime ici lorsque certains décideurs jouent ainsi avec notre avenir et celui de nos enfants ?

IV – Un projet incompatible avec la feuille de route nationale et régionale en matière de transition écologique

On commence, à ce stade de l'argumentation, à comprendre les raisons qui poussent le Haut Conseil pour le Climat (HCC), à recommander à l'État, dans son rapport annuel de 2026 (mais cette recommandation figurait déjà dans les rapports précédents et ce serait la moindre des choses d'en tenir compte avec le minimum de sérieux requis), de procéder à une liste d'infrastructures autoroutières auxquelles il faut renoncer pour tenir les objectifs d'émissions de GES et d'artificialisation définis dans la SNBC. Il rappelle en outre que la réduction des émissions est loin d'être suffisamment rapide pour respecter les accords de Paris (ce qui est vital), et que la difficulté concerne précisément le secteur des transports. En Occitanie, le SRADDET vise une réduction des émissions de GES liée aux transports de 42 % et une division par 3 (64,5 % de réduction) de la consommation énergétique dans ce même secteur (scénario REPOS).

En quoi la réalisation d'un tel projet est-elle compatible avec le respect des trajectoires définies par la France et la Région Occitanie ? Ou alors, le département ne souhaite-t-il pas y contribuer ? Pourquoi ce manque de volonté de mettre en adéquation les politiques publiques avec les connaissances actuellement bien établis dans la littérature scientifique ? Est-ce par ignorance ? Mais dans ce cas, en tant que citoyen, j'invite vraiment le département à se rapprocher du GREC-O, le groupe d'expert climat et biodiversité d'Occitanie, et vérifier l'adéquation de ce projet avec les trajectoires d'une transition réussie. Si ce n'était pas le cas (et j'en doute profondément), y renoncer serait la moindre des choses. Sinon, je suis prêt à revoir mon jugement.

V – Des enjeux de sécurité réels

Si le département et l'État s'étaient préoccupés de missionner le CEREMA pour sécuriser l'infrastructure existante, il n'y aurait peut-être déjà plus de morts actuellement sur cette route. Plutôt que d'attendre l'arrivée d'un nouveau chantier, pourquoi ne pas procéder aux acquisitions foncières, sécuriser, et éviter des morts au plus vite ?

D'ailleurs, Sarah Vidal, conseillère départementale s'était exprimée à ce sujet dans un article de Centre-presse Aveyron datant du 14 février 2025. Elle indiquait, d'après les journalistes qui ont rapporté son propos, que l'aménagement de la 2x2 voies reste une priorité, ce avec quoi je suis évidemment **en total désaccord**, mais ajoutait également « on ne peut

pas attendre, trop d'aveyronnais y ont perdu la vie ». Ben oui... on ne peut pas attendre, et surtout pas la création d'une nouvelle 2x2 voies qui ne sera pas inaugurée avec une décennie, surtout au regard de l'état des comptes publics, et de l'absence d'engagement de l'État sur des financements complémentaires pour la réalisation de l'intégralité du projet.

Ainsi, je redoute que les accidents dramatiques qui ont eu lieu sur cet axe soient instrumentalisés pour légitimer la création d'une nouvelle 2x2 voies, au détriment d'alternatives dont la réalisation serait plus rapide, moins coûteuse et plus efficace pour sauver des vies à court terme. Je m'étonne d'ailleurs, que l'alternative de sécurisation du tracé existant ne soit pas présentée lors de cette concertation préalable, alors qu'une étude commandée par la DREAL au cabinet EGIS datant de 2018 la mentionne. Il me semble qu'elle mériterait d'être examinée, critiquée et évaluée de près par une expertise indépendante du pouvoir politique.

VI – Conclusion et perspectives pour l'avenir

En tant que citoyen **je m'oppose à la réalisation d'un tel projet**, en totale contradiction avec le consensus scientifique, déconnecté des trajectoires inscrites dans la SNBC et le SRADDET Occitanie. En organisant sciemment la dépendance à un modèle de société intenable dans un monde contraint énergétiquement et matériellement, en ajoutant une pression supplémentaire sur des milieux déjà anthropisés, touchés par les aléas climatiques dans un contexte d'effondrement massif et mondialisé de la biodiversité, le département, la région et l'état (ces derniers financeraient) contribueraient à mettre nos vies et celles de nos enfants en danger, pour toutes les raisons que j'ai énoncées précédemment (ici, les trois niveaux de registre mentionnés en préambule sont mélangés). En outre, ne pas tenir compte du consensus scientifique sur des sujets aussi importants me semble par ailleurs hautement problématique dans une démocratie censée être fonctionnelle.

Je souhaite cependant conclure par des perspectives bien plus réjouissantes, celles de sociétés humaines dont le fonctionnement ne suppose plus des rapports de domination permanents sur la nature et les autres humains (cause profonde de l'effondrement de la biodiversité d'après l'IPBES bien établi par la littérature scientifique), un monde où les paysages sont de toute beauté, l'air sain, la nourriture de qualité. Un monde débarrassé de la hideur des grandes infrastructures, des zones commerciales et des parkings de supermarché, ou encore de l'addiction mortifère à des technologies nocives. Car au fond, en plus de ne pas être durable, le monde vers lequel ce type de projet nous oriente, à mes yeux,

n'est pas non plus souhaitable. En d'autres termes, la transition écologique ne devrait pas être vécue comme une contrainte, mais comme une opportunité de réenchanter notre monde avec moins d'autoroutes, mais davantage de vivant, de poésie, de musique, de lien social, de progrès intellectuels, politiques, dans l'esprit de la Révolution et de la pensée des lumières.