



CONCERTATION ÉLABORATION DU PLUI-H DE TOULOUSE MÉTROPOLE

AVIS DU COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMÉE

POUR DES TRANSPORTS RESPECTUEUX DE LA NATURE ET DES
CITOYENS DANS LE SUD-OUEST TOULOUSAIN

Toulouse, le 03/01/2024

Le présent avis sur la concertation à l'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole est celui du collectif Axe vert de La Ramée.

Ce collectif se compose des **12 associations** : **2 Pieds 2 Roues, Non à Val Tolosa, GNSA Pays toulousain, Amis de la Terre Midi-Pyrénées, Alternatiba, Écolomobile, Bourdets Protection Environnement, Cugnaux en transition, Greenpeace Toulouse, Plaisance pour le climat, ANV-COP21 et Toulouse en transition.**

Son action est soutenue par **France Nature Environnement Occitanie Pyrénées et l'AUTATE.**

Cet avis a été construit à partir :

- des [cahiers de concertation au public](#) disponibles sur le site jeparticipe.metropole.toulouse.fr
- de différentes sources citées au fil du texte.

Notre collectif souhaite apporter sa contribution à ce projet et tient à souligner l'importance de privilégier les modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, et les transports en commun, dans ce processus de réaménagement. Les défis environnementaux, la nécessité de réduire la congestion routière ainsi que l'encouragement de modes de déplacement plus sains et durables doivent guider les décisions qui seront prises.

SYNTHÈSE

Le collectif s'oppose à la création d'un nouveau réseau routier qui occuperait les espaces réservés de la Voie du canal de Saint-Martory et des espaces allant au-delà à Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Plaisance-du-Touch. Ces projets sont nommés BUCSM et BUO par Toulouse Métropole et le Conseil départemental de la Haute-Garonne. Ils sont incompatibles avec la mise en place d'une trame verte et bleue (TVB) à l'échelle de la métropole et de l'aire urbaine – pourtant garante d'une continuité écologique et de la protection de la biodiversité et du paysage – et avec l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN).

En résumé, le collectif défend, sur l'ouest toulousain, la préservation et la continuité des grands parcs et espaces naturels, notamment les grands parcs en devenir : Grand parc Garonne, Grand parc Margelle, Grand parc du Touch.

SYNTHÈSE.....	1
CONTEXTE.....	2
UNE BIODIVERSITÉ EN DANGER.....	2
URGENCE DE DÉFINIR UNE TRAME VERTE ET BLEUE.....	3
ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE.....	3
OBJECTIFS DU PLUI-H.....	4
CONSTAT ÉCOLOGIQUE À L'OUEST TOULOUSAIN.....	7
LES 5 GRAND PARCS TOULOUSAINS.....	7
GRAND PARC MARGELLE.....	9
TRAME ÉCOLOGIQUE DANS LE SUD-OUEST TOULOUSAIN.....	11
PROJETS ROUTIERS BUCSM ET BUO.....	15
DESCRIPTION.....	15
IMPACTS NÉGATIFS.....	17
RECOMMANDATIONS POUR LE PLUI-H.....	18
ANNEXE.....	19
À PROPOS DU COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMÉE.....	20

CONTEXTE

UNE BIODIVERSITÉ EN DANGER

La perte de la biodiversité est réelle au niveau global comme au niveau local.

Ces pertes sont dues à un ensemble de facteurs, notamment :

- **la destruction des habitats**, notamment par l'agriculture, l'urbanisation et l'exploitation forestière ;
- **la pollution**, notamment par les pesticides, les engrais et les déchets ;
- **les espèces invasives**, qui sont introduites accidentellement ou délibérément dans un nouvel environnement et qui peuvent menacer les espèces indigènes.

La perte de biodiversité est une menace sérieuse pour l'humanité. Elle peut entraîner des perturbations des écosystèmes, des pertes de services écosystémiques et une diminution de la résilience des populations face aux changements globaux.

Une spécificité de l'aire urbaine de Toulouse est que le territoire s'est agrandi rapidement sur les 30 dernières années, donc présente de grandes zones de nature réduites et un morcellement.

Des actions de communication par les collectivités sont menées pour défendre le vivant, la biodiversité, les trames écologiques en renaturant certains espaces. C'est nécessaire, mais si ces actions ne sont pas capables de défendre d'abord les espaces naturels déjà présents depuis de nombreuses années, alors elles sont vaines, peu suivies d'effets sur le réel.

URGENCE DE DÉFINIR UNE TRAME VERTE ET BLEUE

Le document écrit lors de la mise en place du premier SCOT de Midi-Pyrénées explique très bien l'enjeu de définir et de préserver efficacement les trames vertes et bleues (TVB).

Extrait de [La Trame verte et bleue dans les Plans locaux d'urbanisme - Juin 2012 - DREAL Midi-Pyrénées](#) :

*Les réserves et les parcs naturels sont utiles mais limités en surface et en nombre. Il est donc important de préserver sur l'ensemble du territoire des milieux qui peuvent sembler banals mais qui sont en réalité très précieux. **Une fragmentation trop importante** des milieux naturels **empêche leur bon fonctionnement** et peut se traduire par la **disparition de nombreuses espèces**. Il importe d'agir sur tout le territoire pour avoir une action efficace en faveur de la biodiversité.*

Il s'agit de prendre en compte toute la nature, y compris la « nature ordinaire », c'est-à-dire celle qui est considérée comme commune et nous entoure quotidiennement comme les jardins particuliers ou nourriciers, les mares, les fossés, les ruisseaux, les haies, les arbres, les plantes, les animaux... De nombreuses espèces « communes » composent la nature ordinaire, comme les hirondelles, qui sont aujourd'hui en déclin en France.

ZÉRO ARTIFICIALISATION NETTE

(Source : [Feuille verte des Amis de la Terre Midi-Pyrénées n°263 automne 2023 - hiver 2024](#) pp. 8-10)

Le zéro artificialisation nette (ZAN), qu'est-ce que ça veut dire ?

Le « ZAN » est une trajectoire que l'on pourrait qualifier de décroissance de l'artificialisation des sols. En 2050, toute artificialisation devra être compensée par de la renaturation. En pratique, on peut considérer (si la loi est bien appliquée) que l'on n'artificialisera presque plus à cette échéance étant donné les coûts et la complexité des opérations de renaturation. Des étapes intermédiaires sont fixées pour atteindre cet objectif :

- de 2021 à 2031, la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF) doit diminuer de moitié par rapport à la décennie 2011-2021 ;
- de 2031 à 2041, l'artificialisation des sols devra également diminuer de moitié par rapport à la décennie 2021-2031.

L'opérationnalité de l'objectif ZAN nécessite sa traduction dans les plans locaux d'urbanisme (PLU). Les PLU et cartes communales ont jusqu'en février 2028 pour intégrer l'objectif sur 2021-2031.

À Toulouse Métropole, la trajectoire de zéro artificialisation nette implique que seuls 550 hectares maximum¹ seront artificialisables pour accueillir de nouveaux logements, équipements, infrastructures, et entreprises. Cela devra être précisé et traduit dans le futur PLUi-H. En toute cohérence, les anciens projets d'infrastructures qui ne rentrent pas dans cette enveloppe doivent être abandonnés. La priorité doit être donnée aux infrastructures de transport améliorant la marche, le vélo, ainsi que les transports en commun.

OBJECTIFS DU PLUi-H

Nous soutenons pleinement les conclusions du [cahier de consultation n°1 : Diagnostic](#) de la présente concertation :

Transport :

- Maîtriser l'usage de la voiture et encourager les modes de déplacement alternatifs (vélo, marche, transports en commun) afin de limiter les gaz à effet de serre.
- Faciliter la transition vers une mobilité décarbonée.
- Prioriser et intensifier l'urbanisation dans les secteurs desservis par le réseau de transports en commun existant et futur afin de limiter l'étalement urbain.

Paysage et biodiversité :

UN PATRIMOINE NATUREL RICHE EN BIODIVERSITÉ ...

La biodiversité de la Métropole s'incarne à travers la Trame Verte et Bleue (TVB). Elle est constituée par un maillage de réservoirs de biodiversité (sites naturels) reliés entre eux par des corridors écologiques.

La trame bleue est structurée autour de la Garonne et ses affluents, et par de nombreux cours d'eau et milieux humides qui y jouent également un rôle important.

La trame verte est constituée autant par les espaces verts urbains d'agrément ou récréatifs (parcs et jardins publics comme privés) que par les sites reconnus pour leur flore et/ou leur faune remarquable à l'échelle de la Métropole (forêt de Bouconne, coteaux de Pech David...).

- Protéger les milieux à forte sensibilité écologique, préserver la ressource en eau et restaurer les continuités écologiques.
- Développer les bénéfices apportés par la Trame Verte et Bleue : rafraîchissement, cadre de vie, nature en ville...
- Préserver et développer la nature en ville sous toutes ses formes

¹ [PADD](#) p. 12 : « Le PLUi-H pourra ainsi planifier l'ouverture à l'urbanisation de 550 hectares maximum d'ENAF. »

Ces objectifs sont louables, mais la déclinaison dans le [cahier n°2. le PADD](#)², est succincte. La carte de la trame verte et bleue n'a pas un niveau de détail suffisant et il est difficile de s'y repérer (pas de limite de commune par exemple). Il devrait y avoir une déclinaison par secteur.

² projet d'aménagement et de développement durable



**Faire de la Trame Verte et Bleue
un élément fondateur du projet**

-  Protéger les réservoirs de biodiversité
-  Préserver les corridors écologiques
-  Restaurer et créer des corridors écologiques
-  Préserver les espaces de mobilité des cours d'eau et leurs ripisylves
-  Maintenir et renforcer les bénéfices écosystémiques de la nature en ville et la perméabilité des sols
-  Articuler les interfaces entre réservoirs de biodiversité et urbain

**Préserver les espaces agricoles
pour pérenniser l'activité**

-  Garantir les conditions d'exploitation (pérennité foncière, accès, sols fertiles...)
-  Articuler urbain et agriculture

Éléments de repère

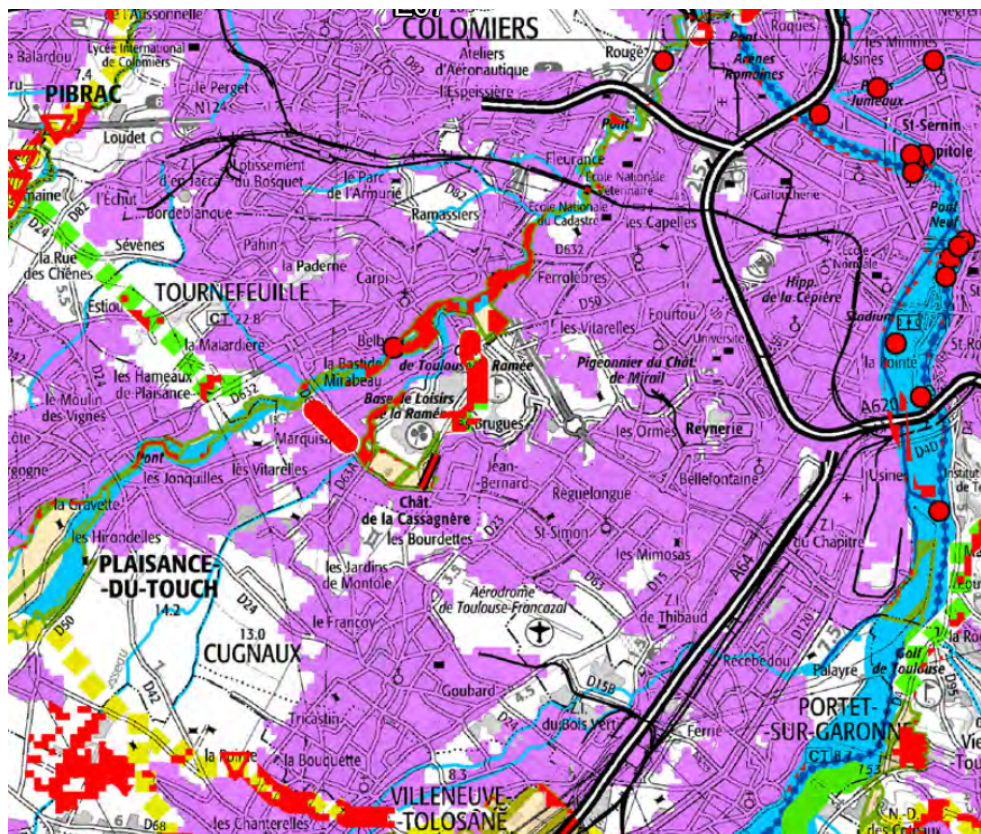
-  Centre ville
-  Réseau de voiries principales
-  Réseau ferré

Carte de la Trame Verte et Bleue déclinée dans le PADD du PLUi-H de 2023

CONSTAT ÉCOLOGIQUE À L'OUEST TOULOUSAIN

Parmi les corridors écologiques à l'ouest toulousain, c'est-à-dire sur la rive gauche de la Garonne, le principal est celui constitué par le Touch et ses rives. On y trouve ensuite les rives de l'Ousse, qui longe le parc de la Ramée.

La base de la Ramée est entourée de fortes discontinuités ; c'était déjà un constat en 2012, il y a plus de 10 ans.



Légende	Limites de la région	Zones urbanisées	Réseau ferré	Réseau routier principal	Obstacles aux continuités	Obstacles à l'écoulement des cours d'eau	Points de conflit ponctuels	Points de conflit linéaires	Boisés		Ouverts et semi-ouverts		Rocailleux		Cours d'eau	
									de plaine	d'altitude	de plaine	d'altitude	de plaine	d'altitude	à préserver	à remettre en bon état
									à préserver	à remettre en bon état	à préserver	à remettre en bon état	à préserver	à remettre en bon état	à préserver	à remettre en bon état

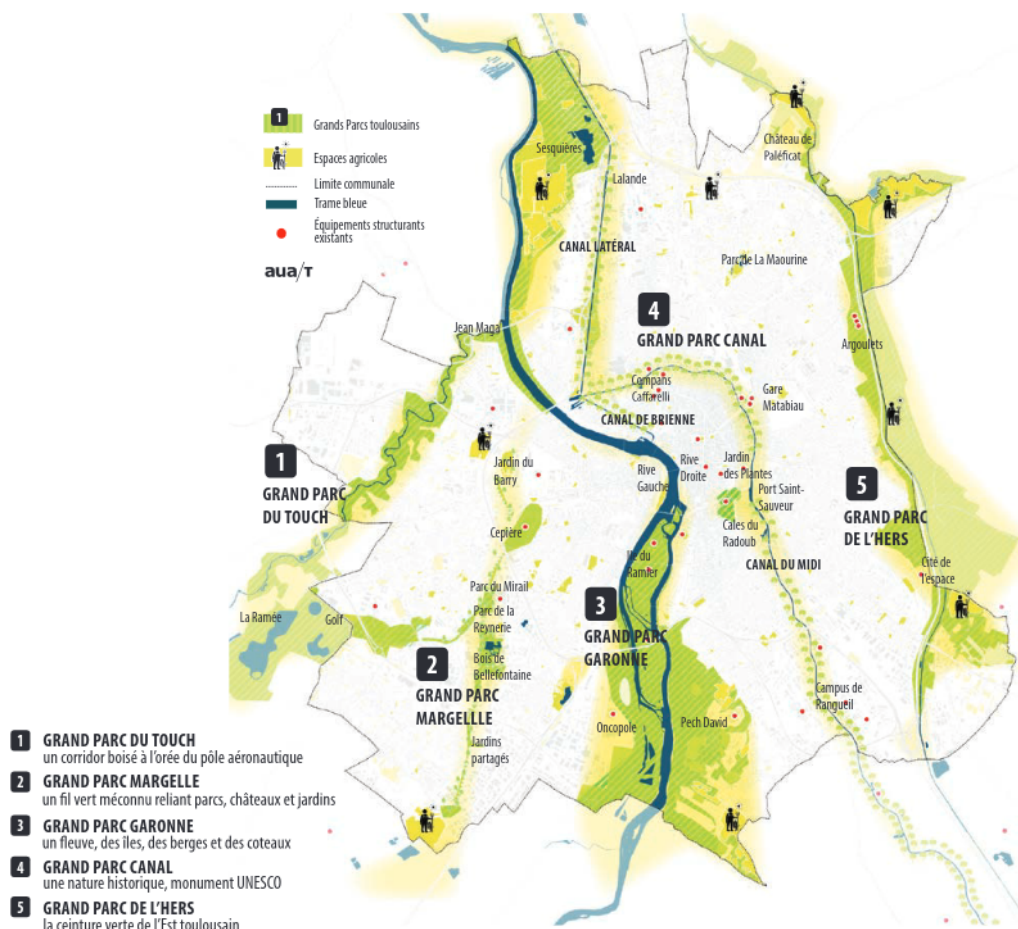
Fonds : SCAN 1000 IGN 2014 Sources : RD-Tonn IGN 2009 / RD-CARTHAGE IGN 2014 / ROF ONEMA (2012) / ECOTONE* (2012) mise à jour DREAL-MP (2014) * cf. note méthodologique pour les détails du traitement

Source : [La Trame verte et bleue dans les Plans locaux d'urbanisme - Juin 2012 - DREAL Midi-Pyrénées](#) p. 45/118

LES 5 GRAND PARCS TOULOUSAINS

La ville de Toulouse a pour ambition de reconstruire un ensemble de grands parcs qui traverse la ville. Ce projet mérite d'être valorisé ; il est important que sa déclinaison se fasse dans le PLUi-H afin de s'assurer de sa réalisation.

Voici l'ensemble de ces 5 parcs :



RAPPORT ANNUEL 2022 SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 41

Extrait : Rapport Annuel sur le développement durable - Toulouse Métropole 2022 - p 41

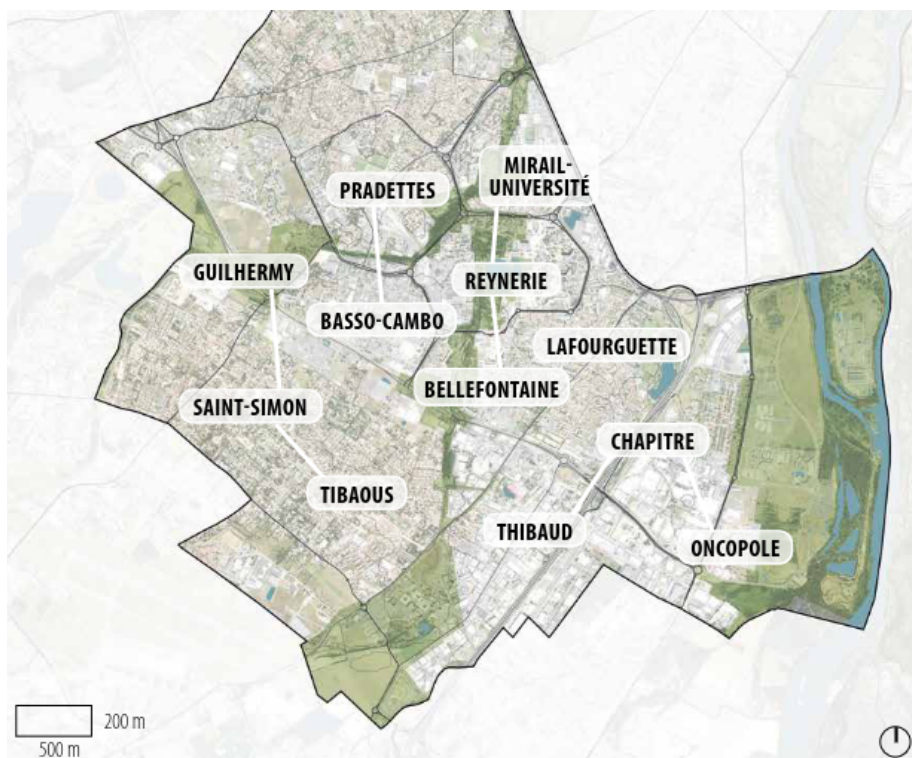
Il est à noter que ces parcs ne sont définis qu'à l'échelle de la commune de Toulouse et ne sont donc pas suffisants pour s'assurer d'une bonne définition des corridors écologiques à l'échelle de l'aire urbaine ; ils doivent être prolongés au-delà de Toulouse. Un premier pas a été fait dans cette direction avec la reconnaissance de l'intérêt métropolitain du grand parc Margelle le 6 avril 2023³.

On peut observer que, bien que n'étant pas dans la commune de Toulouse, le parc de la Ramée permet la jonction entre le grand parc du Touch et le grand parc Margelle.

³ Voir <https://www.ava-toulouse.org/quand-cugnaux-developpe-linteret-metropolitain-du-grand-parc-margelle/>

GRAND PARC MARGELLE

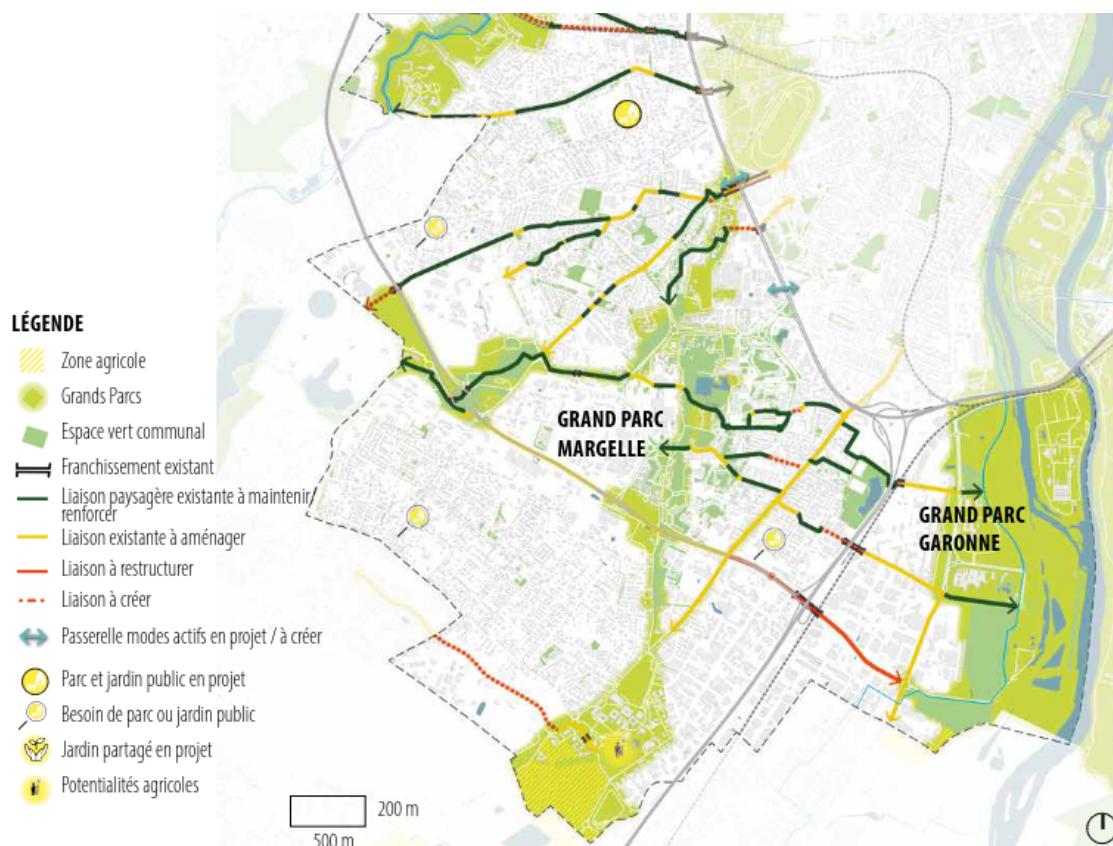
Parmi les grands parcs figure le grand parc Margelle (n°2). La meilleure description de ce parc est dans les cahiers toulousains "Les projets Urbains" édités par l'AUAT en 2022.



Source : [Les projets urbains toulousains Secteur Sud Ouest](#) p. 29.

C'est un parc qui agrège un ensemble de parcs de la ville, il a une forme longitudinale qui traverse la Reynerie, mais il y a aussi un embranchement en forme de "Y" inversé qui suit le Négogousses et connecte les parcs de la Mounède et de la Ramée.

Le plan ci-après décrit bien les interconnexions possibles :



Source : [Les projets urbains toulousains Secteur Sud Ouest](#) p. 45.

Il est frappant de constater que dans ce même cahier, la "voie du canal de Saint-Martory" est décrite comme un « aménagement apprécié » par les Toulousains. L'ensemble des voiries à forte circulation sont des « aménagements non appréciés » :

Perception des habitants sur les aménagements extérieurs

Aménagements appréciés Aménagements non appréciés



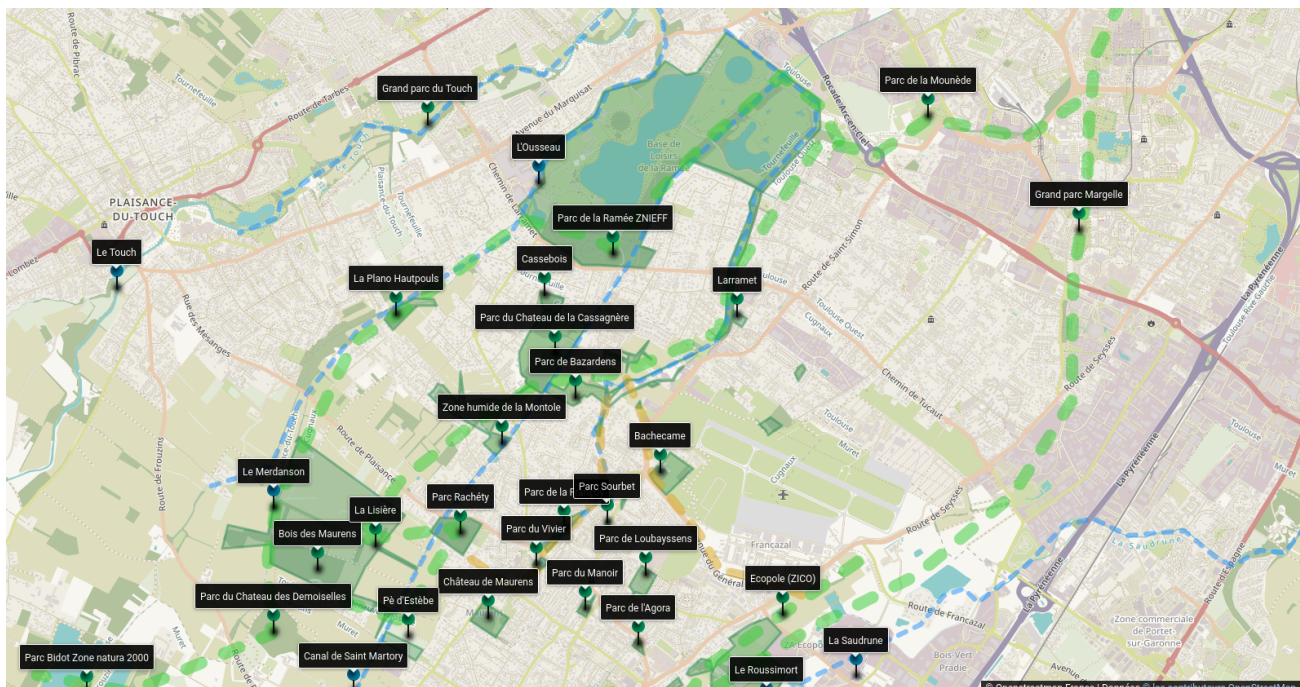
Source : [Les projets urbains toulousains Secteur Sud Ouest](#) p. 65.

TRAME ÉCOLOGIQUE DANS LE SUD-OUEST TOULOUSAIN

Au-delà de Toulouse, le secteur est diversifié : urbanisation, complexe routier, espaces agricoles, parcs et espaces naturels.

Le secteur du Touch est déjà très urbanisé. Cependant, il y a une large bande de terres agricoles ponctuées de parcs entre les urbanisations de :

- Cugnaux, Villeneuve-Tolosane et Frouzins d'un côté, et
- Plaisance-du-Touch et Fonsorbes de l'autre.



Parcs, espaces naturels et cours d'eau du sud-ouest toulousain

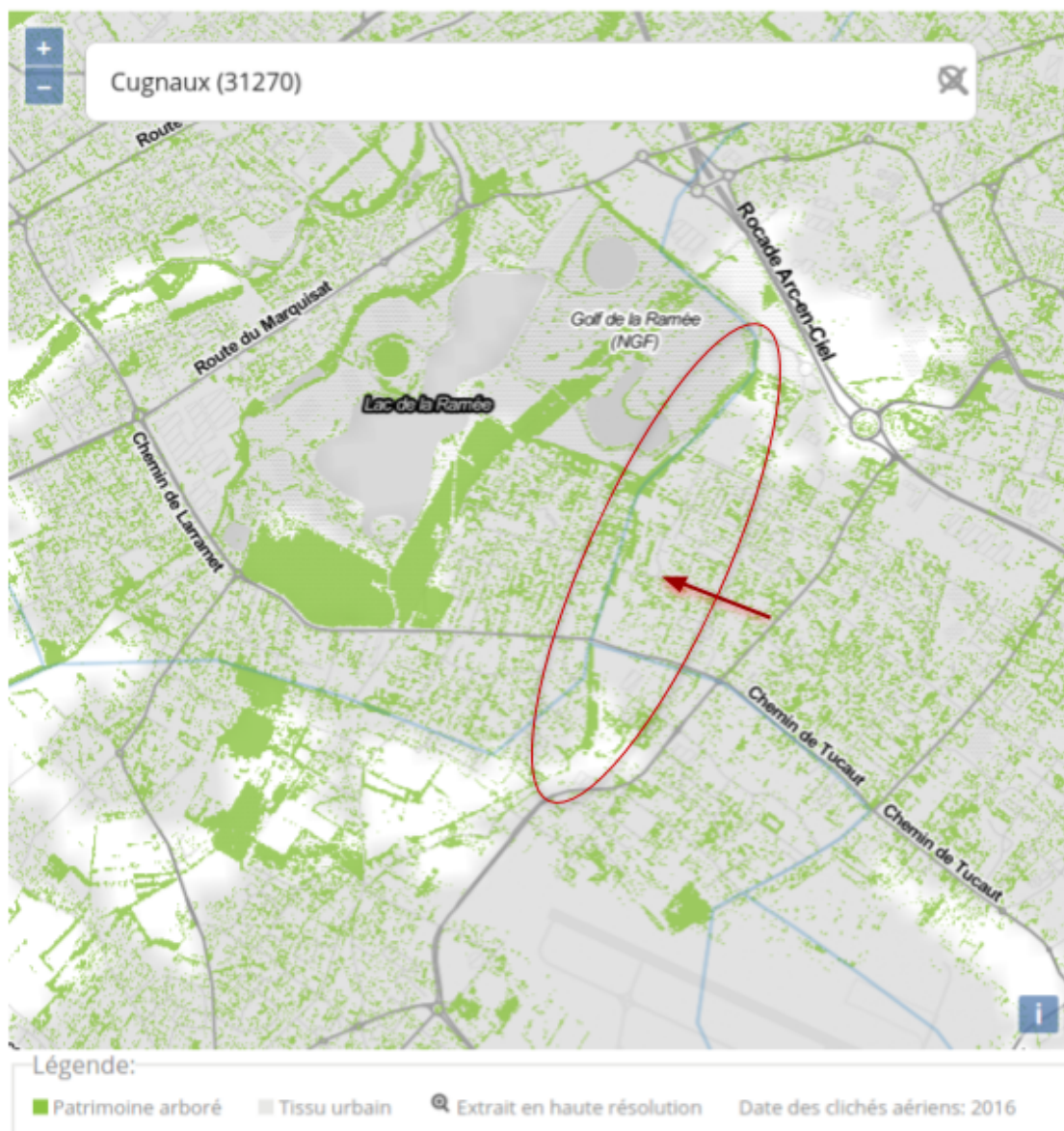
Il est important qu'un vrai corridor écologique traverse ces milieux et rejoigne les poumons verts de la ville de Toulouse, à savoir le parc de la Ramée, le grand parc Margelle et le grand parc du Touch.

La liaison écologique que constitue le canal de Saint-Martory en tant que telle est faible sur le secteur de Tournefeuille ; cela est dû à une forte urbanisation. Le canal est en soi une barrière pour la biodiversité, car infranchissable pour les animaux terrestres et, de plus, bétonné. Comme indiqué, au mieux il abritera quelques arbres et ce qui aura pu être préservé autour. La construction de la voie verte du canal de Saint-Martory (REV 14) va éliminer le peu d'arbres qui constituaient la rive.

Pour les mêmes raisons, la liaison écologique de l'Ousseau n'est pas très bonne.

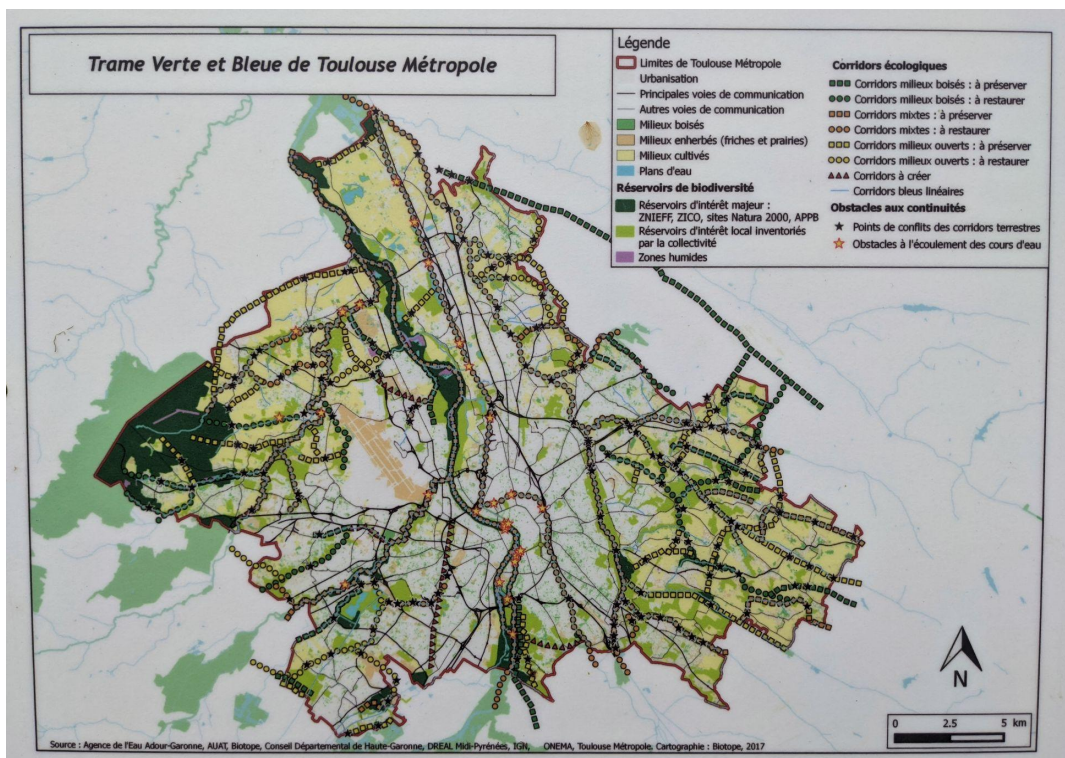
Cependant, il existe aujourd'hui une liaison déjà établie le long du cours d'eau du **Larramet**, composée de terrains réservés pour les projets routiers BUCSM et BUO. Laissée à l'état sauvage et naturel, elle a progressivement constitué une **liaison écologique de haute qualité**.

K E R M A P NOS VILLES VERTES



Liaison écologique le long du Larramet - Source [Kermap nosvillesvertes.fr](https://kermap.nosvillesvertes.fr)

Il est à noter que le corridor écologique du Larramet était déjà identifié dans les documents de la Métropole en 2017.



Voici quelques photos d'illustration de la bande verte écologique laissée par les voies réservées du BUCSM phase 1 le long du cours d'eau du Larramet :



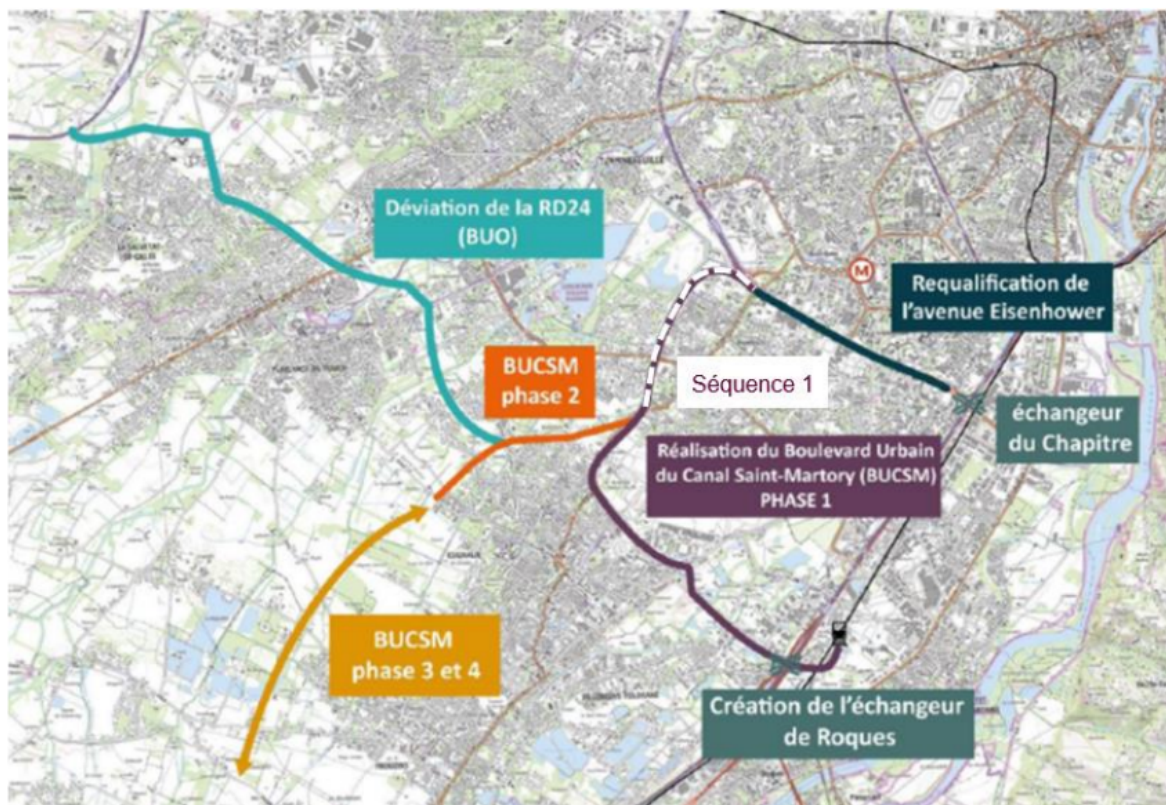
PROJETS ROUTIERS BUCSM ET BUO

DESCRIPTION

Le projet de réseau routier constitué du boulevard urbain du Canal de Saint-Martory (BUCSM) et du boulevard urbain Ouest (BUO) est poussé par le **Conseil départemental de la Haute-Garonne** (propriétaire des emprises foncières sur lesquelles le BUCSM1 serait construit) et **Toulouse Métropole**.

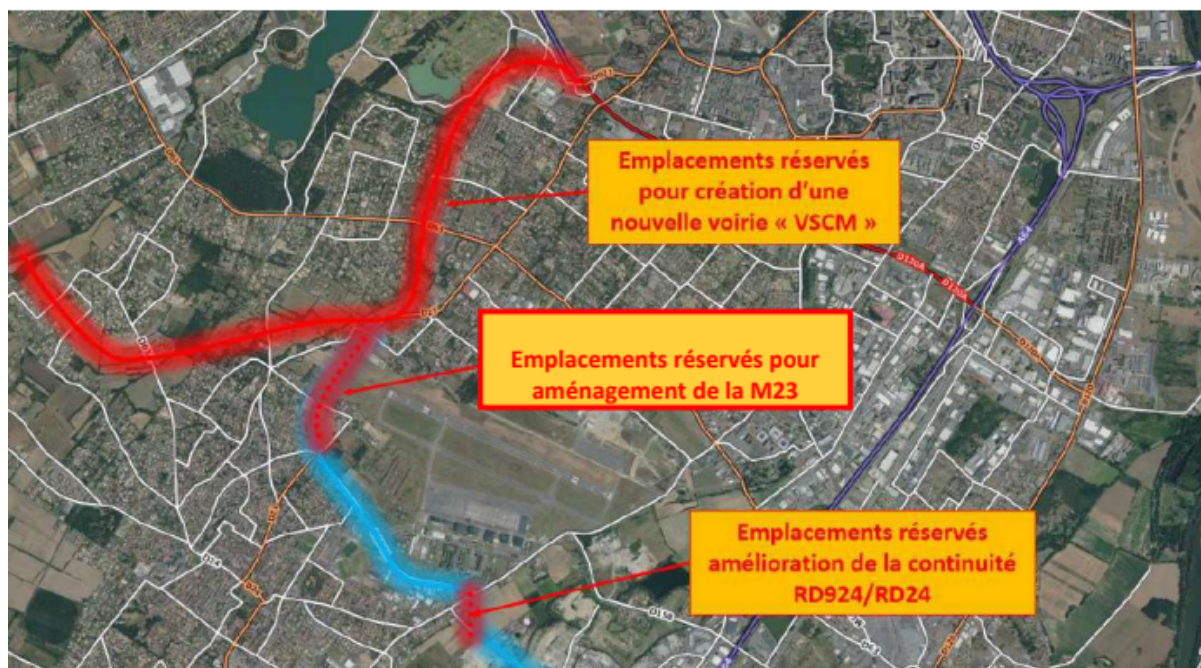
Ce projet consiste en un réseau routier dans l'ouest toulousain qui connecterait entre elles **3 rocades** : route d'Auch à l'ouest, A64 vers Foix-Tarbes au sud-ouest, et A62 vers Bordeaux via la rocade Arc-en-ciel.

Il peut être vu comme un **grand contournement ouest** de Toulouse, au-delà des rocades existantes. Il amènerait dans cette zone un **trafic de transit** qui n'existe pas aujourd'hui.



Plan du projet de Maillages Multimodaux du Sud-ouest de l'Agglomération Toulousaine. Source : Toulouse Métropole

Les emplacements réservés existants, définis par les collectivités, sont pris en compte dans les études.



IMPACTS NÉGATIFS

Ce réseau routier représente **24 km** de nouvelles routes. Cela représenterait **52 ha** occupés par ces projets (qui seront donc rasés puis reconstruits) dont 17 ha par les routes pour voitures et camions elles-mêmes.

En particulier, le contournement de St-Simon, première phase du BUCSM, détruirait **9 ha** d'espaces naturels et boisés, soit des milliers d'arbres, de la bordure verte de La Ramée (qui devrait être sanctuarisée).

De plus, la partie BUO détruirait le parc de Bazardens à Cugnaux.

Le projet de réseau routier BUCSM et BUO dans l'agglomération toulousaine (source : [pétition](#)) :

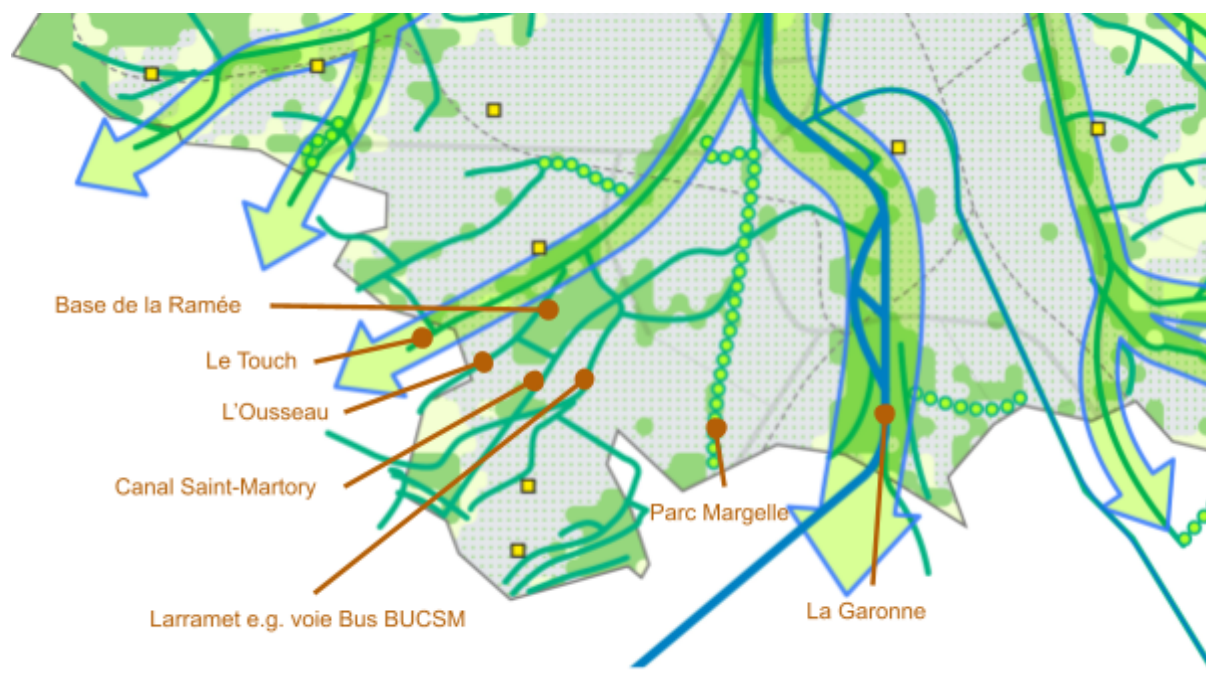
- aurait de nombreux impacts sur des espaces naturels ou agricoles : parc de La Ramée, Aussonnelle, Ousseu, Larramet, Touch, plateau de la Ménude, haras des Vitarelles, champs... : artificialisation, destruction de la biodiversité ; ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette (ZAN) des sols ;
- augmenterait le trafic routier étant donné le phénomène de trafic induit ;
- n'apporterait pas de nouvelle solution de transports en commun car la voie de bus existe déjà, un comble car cette nouvelle route inciterait à utiliser la voiture au détriment du bus, ce qui favoriserait le report modal dans le mauvais sens ;
- dégraderait la qualité de l'air et dénaturerait au sens propre la philosophie de la mise en place d'une Zone à faibles émissions (ZFE) à proximité immédiate ;

- présenterait un bilan carbone très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules et irait à l'encontre de nos objectifs et engagements : Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de l'agglomération toulousaine, Région Occitanie à énergie positive, Stratégie nationale bas carbone (SNBC), Pacte européen pour le climat, Accord de Paris sur le climat ;
- augmenterait les nuisances sonores ;
- serait très coûteux (plusieurs centaines de M€) pour une utilité contestable.

RECOMMANDATIONS POUR LE PLUi-H

Une chance pour la métropole de Toulouse est constituée par des terrains non occupés qui sont devenus des réservoirs de biodiversité. Les bandes réservées de la voie du Canal de St-Martory, maintenant appelée BUCSM ou BUO, sont des réserves d'une grande qualité et doivent être préservées. Nous appelons à une requalification de ces espaces pour une réelle protection environnementale.

On retrouve dans la carte de la trame verte et bleue du PADD du PLUi-H en concertation un réseau de corridors écologiques autour du parc de la Ramée, ce qui est une bonne avancée. On distingue la trame de l'Ousse, celle qui longe le canal de St-Martory, ainsi que celle qui longe le cours d'eau du Larramet, soit le tracé BUCSM phase 1.



L'objectif ZAN impose d'abandonner des grands projets d'artificialisation décidés il y a plusieurs décennies, tels que le réseau routier BUCSM et BUO.

Il est à noter que la préservation des espaces naturels de l'agglomération toulousaine sera très compliquée si la densité de population continue d'augmenter, avec forcément plus de pollution dans tous les domaines, et donc d'impacts sur la biodiversité.

Nous demandons :

- que le PADD soit plus précis sur la déclinaison des trames vertes et bleues (TVB) ;
- que la déclinaison de la trame verte et bleue soit suivie de réels effets sur le zonage avec l'instauration d'espaces boisés classés (EBC) qui longent ces trames vertes et bleues sans effet de coupure ;
- que les emplacements réservés depuis des décennies pour la construction de nouvelles infrastructures routières (BUCSM et BUO en particulier) soient reconnus comme naturels (N), que leurs espaces boisés soient classés (EBC) et que ces emplacements soient protégés sur le long-terme dans le cadre de la mise en place du zéro artificialisation nette (ZAN), au moyen d'une obligation réelle environnementale (ORE) ;
- que les projets routiers BUCSM et BUO soient abandonnés au profit d'une requalification des espaces réservés en parcs et zones écologiques.

ANNEXE

[Pourquoi le projet de la liaison routière de la voie du canal de St-Martory est un non sens écologique ? - Par Cugnaux en Transition](#)

À PROPOS DU COLLECTIF AXE VERT DE LA RAMÉE

Le collectif Axe vert de La Ramée, pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le sud-ouest toulousain, est constitué des associations 2 Pieds 2 Roues, Non à Val Tolosa, GNSA Pays toulousain, Amis de la Terre Midi-Pyrénées, Alternatiba, Écolomobile, Bourdets Protection Environnement, Cugnaux en transition, Greenpeace Toulouse, Plaisance pour le climat, ANV-COP21 et Toulouse en transition, et de citoyens.

La position de ce collectif est la suivante : nous sommes face à un impératif environnemental. La solution première et la plus évidente est de ne plus engager de ressources et de financements vers de nouveaux projets principalement routiers. C'est une condition évidente pour enclencher le processus de transition énergétique et écologique.

Ce collectif a lancé une [pétition](#) demandant l'abandon du projet de contournement routier dans le sud-ouest toulousain envisagé par Toulouse Métropole constitué par le Boulevard urbain du canal St-Martory (BUCSM) et le Boulevard urbain Ouest (BUO). Celle-ci est soutenue par France Nature Environnement Midi-Pyrénées et l'AUTATE.

Ce projet de réseau routier :

- aurait de nombreux impacts sur des espaces naturels ou agricoles : parc de La Ramée, Aussonnelle, Ousseau, Larramet, Touch, plateau de la Ménude, haras des Vitarelles, champs... : artificialisation, destruction de la biodiversité ; ce qui serait incohérent avec l'objectif national de zéro artificialisation nette (ZAN) des sols ;
- augmenterait le trafic routier étant donné le phénomène de trafic induit ;
- n'apporterait pas de nouvelle solution de transports en commun car la voie de bus existe déjà, un comble car cette nouvelle route inciterait à utiliser la voiture au détriment du bus, ce qui favoriserait le report modal dans le mauvais sens ;
- dégraderait la qualité de l'air et dénaturerait au sens propre la philosophie de la mise en place d'une Zone à faibles émissions (ZFE) à proximité immédiate ;
- présenterait un bilan carbone très négatif avant même la première circulation de nouveaux véhicules et irait à l'encontre de nos objectifs et engagements : Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de l'agglomération toulousaine, Région Occitanie à énergie positive, Stratégie nationale bas carbone (SNBC), Pacte européen pour le climat, Accord de Paris sur le climat ;
- augmenterait les nuisances sonores ;
- serait très coûteux (plusieurs centaines de M€) pour une utilité contestable.



Collectif "Axe vert de La Ramée" - axevertramee@protonmail.com - [Mastodon](#) | [WeGreen](#)

Pour des transports respectueux de la nature et des citoyens dans le Sud-Ouest toulousain

Associations [2 Pieds 2 Roues](#), [Non à Val Tolosa](#), [GNSA Pays toulousain](#), [Amis de la Terre Midi-Pyrénées](#), [Alternatiba](#), [Écolomobile](#), [Bourdets Protection Environnement](#), [Cugnaux en transition](#), [Greenpeace Toulouse](#), [Plaisance pour le climat](#), [ANV-COP21](#) et [Toulouse en transition](#)

Signez la pétition : <http://change.org/axevertramee> soutenue par [FNE Occitanie Pyrénées](#) et l'[AUTATE](#)