

A69 : LE GRAND PROCÈS

EPISODE 1

25/11/24

L'AUDIENCE TANT ATTENDUE



Retranscription + ou - approximative de l'audience

Ce document pour raconter et retranscrire l'audience au tribunal administratif de Toulouse du 25 novembre .

Contexte :

Alors que les militant.es commencent à perdre espoir, la rapporteure publique rend son avis le mercredi 20 novembre, concluant à la nécessité selon elle, d'annuler la dérogation environnementale espèces protégées, au vu de l'absence de raison impérieuse d'intérêt public majeure (RIIPM) qui la justifie.

Dans 80% des cas, l'avis du/de la rapporteure publique est suivi par le tribunal. C'est donc une foule joyeuse qui s'amasse lundi matin dès 8h sur le parvis de la gare Matabiau.

Si tout le monde a conscience que rien n'est encore gagné, le simple avis de la rapporteure envoie un signal, que les militant.es n'osaient plus espérer de la part des institutions.

Dès 8h30, les militant.es et co-requérant.es patientent devant le tribunal, dans l'espoir d'assister à l'audience attendue depuis longtemps. Tousstes ne pourront pas rentrer, une soixantaine de personnes auront une place assise et une dizaine observeront l'audience debout à l'entrée de la salle.

INTRODUCTION

Présidente : Mme Meunier-Garnier, assistée de Mme Douteaud et Mme Anaïs Lequeux,
en présence de Mme Rousseau Rapporteure publique
Mme Latif, Greffière

3ème chambre, audience publique du 25/11/2024 - 9h

La présidente dit bonjour, rappelle les règles du tribunal : elle veut le calme, il n'y a pas le droit d'enregistrer, c'est un délit passible d'une forte peine et donne la parole à une conseillère pour nous annoncer les joyeusetés.

Il y a 4 dossiers en tout.

1er dossier : 2305544 (rapporteure : Mme Anaïs Lequeux)

Demande d'annulation de l'arrêté interdépartemental du 1er mars 2023 par les préfets de la Haute Garonne et du Tarn portant autorisation au titre de l'article L181 du code de l'environnement concernant la liaison autoroutière de Verfeil à Castres (A680) - A69.

En intervenant nous aurons l'association Notre Affaire à Tous représenté par Me Marine Yzquierdo et l'association Les Vallons représentés par Maître Faro.

Pour la partie adverse :

Les défendeurs du dossier sont la préfecture de la Haute Garonne et la préfecture du Tarn représentée par Me Muriel Sauvestre. La société Guintoli est intervenant et représenté par le cabinet Freche et associés et la société Atosca est observateur représentée par le cabinet Enckell Carl.

2ème dossier : 2303830 (rapporteuse : Mme Anaïs Lequeux)

Requête en annulation de l'arrêté du Préfet de la Région Occitanie en date du 2 mars 2023 portant autorisation au titre de l'article L181-1 et suivants du code de l'environnement de la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil.

En intervenant nous auront l'association Notre Affaire à Tous représenté par Me Marine Yzquierdo.

Pour la partie adverse :

Le défendeur du dossier est la préfecture de la Haute Garonne. Autoroutes du Sud de la France - VINCI Autoroutes est observateur et représenté par le cabinet Gide Loyrette Nouel.

Ces deux dossiers sont portés par France Nature Environnement (FNE) Midi Pyrénées et treize autres co-requérants (Agir pour l'environnement ; Amis de la Terre Midi Pyrénées ; Association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn ; Groupe national de surveillance des arbres ; Neo ; Upnet ; Village action durable ; Mairie de Teulat ; Confédération Paysanne ; Confédération Paysanne Haute Garonne ; Confédération Paysanne Midi Pyrénées Languedoc Roussillon ; Confédération Paysanne du Tarn ; Société atelier Missegle et atelier Joly) représentés par le cabinet Terrasse-Rover.

3ème dossier : 2304976 (rapporteuse Mme Anaïs Lequeux)

L'association La Renaissance du Chateau de Scopont demande l'annulation et le retrait de l'arrêté des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn en date du 1er mars 2023 portant autorisation au titre de l'article L181-1 et suivants concernant la liaison autoroutière Verfeil - Castres - A69 et de repousser vers le nord le tracé pour être conforme aux textes régissant la protection des monuments historiques.

L'association La Renaissance du Chateau de Scopont est le demandeur, représenté par Me Georges Salon.

4ème dossier : 2305322 (rapporteuse Mme Anaïs Lequeux)

Demande de l'arrêté interdépartemental du 1er mars 2023 par les préfets de Haute Garonne et du Tarn portant autorisation au titre de l'article L-181 et suivants du code de l'environnement concernant la liaison autoroutière Verfeil à Castres (A680) - A69.

Les demandeurs sont la SCI du Chateau de Scopont, le SPEEF - Sites et monuments, la société archéologique du midi de la France représentés par Me Georges Salon.

Pour ces deux dossiers, la partie adverse :

Les défendeurs des dossiers sont la préfecture de la Haute Garonne et la préfecture du Tarn représentée par Me Muriel Sauvestre. La société Guintoli est intervenant et représentée par le cabinet Freche et associés. En observateur nous auront la société Atosca, représentée par le cabinet Enckell Carl et la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Occitanie.

Les demandeurs requièrent l'annulation de l'autorisation environnementale prévue aux articles L-181 et suivants du code de l'environnement, s'agissant de l'A680 et de l'A69, y compris les autorisations concernant les centrales à bitumes, avec remise en état et 7000€ de dédommagement au titre de l'article L761-1 du Code de Justice administrative.

Les défenseurs demandent à titre principal, l'irrecevabilité des requêtes, à titre subsidiaire, de juger infondée l'annulation de l'autorisation environnementale prévue par l'article L-181 et suivants du code de l'environnement.

Atosca et Guintoli demandent 3000€ aux requérants.

Autoroutes Sud France - Vinci demande 2000€.

LA RAPPORTEURE PUBLIQUE

Suite à la demande d'annulation de l'autorisation environnementale, retour sur les différentes étapes du projet, et les demandes de rejets.

En France, il y a un réseau autoroutier de 12 000km. Ici, pour le projet de l'A69, liaison autoroutière entre Toulouse et Castres, il y a 9km de doublement de l'A680 entrepris par la société Autoroute du Sud de la France - VINCI, et 53km de liaison entre Verfeil et Castres, l'A69 entrepris par la société ATOSCA, qui coûteraient 16 euros aller-retour.

4 requêtes sont en opposition à ce projet, autorisé par l'article L181-1 du code de l'environnement.

La validité d'absence de conflit d'intérêt est constatée, rendant recevables les requêtes. Nous allons faire l'examen du bien fondé de ces requêtes.

Pour valider l'autorisation environnementale du projet, il faut fournir des dérogations environnementales de par la présence d'espèces protégées par l'article L411-1 sur le projet. Sur l'A680, il y en a 68, sur l'A69 il y en a 162.



Un décret en Conseil d'Etat peut valider ces dérogations par l'article L411-2 pour 3 raisons :

- ne pas avoir d'autre solution satisfaisante
- ne pas nuire au maintien des populations des espèces concernées
- avoir une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM)

Le cœur du sujet aujourd'hui est la présence ou non d'une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) pour ce projet.

Ce n'est pas une question simple, puisque les RIIPM ne sont pas décrites dans les textes. Il faut distinguer l'utilité publique de l'intérêt impératif et majeur. D'ailleurs, ces deux adjectifs se cumulent, et il faut montrer les deux.

Ici on parle d'un projet qui aura un impact irréversible sur l'environnement, d'où les restrictions fortes imposées par le décret du Conseil d'Etat.

Il n'est pas question ici de faire la balance ou un contrôle de proportion, entre le nombre d'espèces atteintes et l'intérêt public majeur du projet.

Une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) peut être donnée dans l'intérêt de la santé et la sécurité publiques, ou pour des raisons de nature sociale ou économique. On peut donc écarter les raisons commerciales, mais prendre en compte une favorisation de l'emploi ou de l'attractivité d'un territoire.

Étude des jurisprudences :

- Tribunal de Montpellier - Projet de contournement - RIIPM validée pour décongestionner les routes
- Déviation d'Evreux - RIIPM validée pour améliorer la circulation
- Grenoble - Mise à 2x3 voies - RIIPM validée pour diminuer les temps de trajet d'un axe fortement congestionné

Pour valider la RIIPM il faut trouver un intérêt impératif, c'est à dire avec une certaine urgence. Pour un projet, il peut y avoir 3 enjeux :

- la sécurité publique (conditions de circulations, caractère accidentogène)
- économique (favorisation du développement économique)
- social (amélioration des conditions de vie des riverains)
- Il peut aussi y avoir un intérêt environnemental mais c'est très rarement soulevé.

La combinaison de plusieurs de ces facteurs permet la conclusion de RIIPM.

Dans notre cas, l'intérêt économique serait de désenclaver le bassin de Castres-Mazamet, celui de la sécurité serait de doter les usagers d'un équipement autoroutier, moins accidentogène que la RN126 et l'intérêt social serait d'accélérer les accès aux infrastructures et ainsi d'améliorer le confort de la population et rétablir l'équité en Occitanie, par rapport aux métropoles d'Albi, Carcassonne ...

Ici, l'utilité publique du projet est confirmée par décret du Conseil d'Etat, mais l'utilité publique d'un projet ne montre en rien son caractère impératif. La rapporteure regrette que la prise en compte de la nécessité d'une raison impérative, arrive si tard, aussi tardivement après la déclaration d'utilité publique (DUP). Il n'y a pas de raison impérative majeure apparente à ce projet. Sinon, elle n'est pas suffisamment démontrée, il faudrait trouver d'autres arguments.

Voici les bénéfices attendus du projet :

 **gain de temps** : 20min sur un trajet de 1h10, ce n'est pas rien, mais pas une raison impérative. 1h10 de trajet entre Toulouse et Castres reste faible par rapport au temps de trajets pour les autres métropoles de l'Occitanie. Les travaux déjà réalisés ont déjà permis de fluidifier la circulation.

 **désenclavement** du bassin Castres-Mazamet, mais il est peu caractérisé. Ce bassin serait à la rigueur en léger décrochage mais rien inquiétant. Il est excessif de parler d'enclavement de ce territoire. Par ailleurs il est difficile de parler d'enclavement quand Castres a un aéroport, des liaisons ferroviaires et routières fonctionnelles et dispose de la totalité des services attendus pour une ville de cette taille. Les retombées économiques positives de l'autoroute sont vagues, elles manquent de caractérisation. Il y a aussi un manque de considération de la réalité territoriale. Quand on projette les bénéfices attendus pour l'A69 sur ceux obtenus par l'autoroute Toulouse Albi, on oublie que cette dernière est

quasiment gratuite, ce qui ne sera pas le cas de l'A69 si elle est construite. Ainsi l'A69 permettrait peut-être de conforter le développement économique du bassin Castres-Mazamet, mais pas de le désenclaver



sécurité : l'A69 permettrait de diminuer le trafic et sur la RN126 et d'avoir une infrastructure moins accidentogène. Sur la RN126, entre 2010 et 2023, il y a eu 74 accidents de la route. Les contournements de Soual et Puylaurens ont déjà réduit le nombre d'accidents. On ne note ni une accélération du caractère accidentogène de cet axe, ni un caractère accidentogène particulièrement exacerbé par rapport aux autres routes nationales. Par ailleurs, l'A69 privatiserait les déviations de Soual et Puylaurens, forçant les personnes ne voulant pas payer le péage à passer par le bourg de ces villages, notamment les poids-lourds. La privatisation de ces déviations, construites à l'origine pour sécuriser la RN126 ne la rendrait que plus dangereuse. L'autoroute viendrait donc dégrader les conditions de circulation d'un itinéraire alternatif, donc elle n'apporte pas un gain majeur de sécurité publique.



social : gain de confort car l'A69 permettrait un accès plus rapide aux infrastructures de la métropole Toulousaine. Elle permettrait aussi de rétablir l'équité territoriale, puisque les autres métropoles de la région sont reliées à Toulouse par des autoroutes. Ce peut être des arguments recevables mais qui sont à relativiser car valables seulement pour les usagers de l'autoroute.

En conclusion, l'A69 pourrait conforter le développement économique du bassin Castres-Mazamet, mais pas de manière significative. Les intérêts social et de sécurité sont à mettre en balance avec la dégradation de la RN126. Ainsi, les éléments apportés aux dossier ne font état d'aucune raison impérative d'intérêt public majeur qui justifierait la destruction d'espèces protégées.

“Au total, nous pouvons conclure que le projet présente un intérêt économique mais sans que son absence empêche le développement économique du bassin Castres Mazamet. L'intérêt du projet n'est ni public, ni majeur. Nous vous invitons à vous saisir de l'absence d'RIIPM sans avoir à examiner le moyen des espèces protégées.”

La rapporteure demande l'annulation totale ou partielle des arrêtés des 1er et 2 mars 2023 qui portent autorisation concernant la liaison autoroutière de Verfeil à Castres (A680) - A69 et concernant la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil.

TRANSCRIPTION

ME ALICE TERRASSE

représentante des demandeurs pour les 2 premiers dossiers

Le tribunal peut mettre fin au projet, il vous appartient de mettre fin à ce projet.

Rien n'est irréversible et il vous revient de juger la légalité : est-ce qu'il y a une raison impérative d'intérêt public majeure à ce projet ? Cela vient tout remettre en cause. Mme la rapporteure publique l'a tout à fait compris, la dérogation aux espèces protégées concerne tout le parcours autoroutier. Cette dérogation concerne toutes les phases du chantier, des travaux à l'exploitation de l'autoroute. Le concessionnaire n'a pas attendu l'autorisation pour commencer le chantier, mais sans RIIPM, c'est tout l'édifice qui s'effondre.

Dès 2016, avant la DUP, une contre expertise sonnait l'alarme sur l'absence de gains économiques et l'insincérité de l'Etat. Le 5 mars 2021 le projet est déclaré d'utilité publique mais la rapporteure publique appelle à la vigilance. Il faut des éléments pour prouver la RIIPM et obtenir la dérogation espèces protégées.

Si le dossier demeure en l'état, il est évident que l'autorisation environnementale est caduc. En 2022, l'autorité environnementale* dit "La justification de raisons impératives d'intérêt public majeur du projet au regard de ses incidences sur les milieux naturels apparaît limitée" et précise un manque d'étude de solution alternative et de mesures de compensation, pour un projet anachronique.

Malgré les alertes sur l'irrégularité du dossier, les travaux continuent. L'Etat et le concessionnaire auraient dû prendre des précautions.

En 2017, la 1ère priorité est de mieux utiliser les infrastructures existantes. Le doute sur la RIIPM subsiste. Et pourtant, pendant l'enquête publique, le préfet annonce que la question de l'A69 est déjà tranchée, il dit que c'était son job de faire avancer le chantier.

La commission d'enquête prend acte et refuse de se prononcer sur la RIIPM, elle émet même un avis défavorable. Mais l'Etat et le concessionnaire font fi de l'évidence. **La prudence aurait du faire valoir d'attendre ce jour pour entreprendre les travaux.** Malgré leur avancement, il faut les stopper. Il était urgent d'attendre et il est urgent d'annuler les arrêtés.

Il y a eu une ingérence assez scandaleuse de l'État. Tout le monde a fait comme s'il y avait une présomption d'intérêt public majeur, mais rien ne vient la démontrer.

C'est une priorité nationale ? Le système de concession de l'autoroute vient contredire l'idée de projet national prioritaire, puisque cette autoroute n'appartiendra pas à l'Etat.

Si ce n'est pas une priorité nationale, il n'y a pas non plus d'urgence, puisque ça fait 30 ans que ce projet est dans les cartons.

Le scénario 2 de la loi LOM* (Loi orientation des mobilités) nous parle certes d'améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, mais aussi de trouver des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Pourquoi l'Etat ne s'engage-t-il pas dans la rénovation et la modération de l'axe existant ?

On nous parle du bassin Castres - Mazamet comme d'un territoire enclavé. Rien ne le montre. Castres est un bassin de vie comme il en existe d'autres. Castres connaît une croissance démographique plus haute que la moyenne comparé à des bassins similaires comme Albi, Pamiers, Foix, Carcassonne et à la moyenne nationale. Le taux de chômage en baisse et inférieur à celui d'Albi, de Pamiers, de St Gaudens, de Carcassonne, de Foix. Le taux d'activité de Castres est même supérieur de 4 points à celui d'Albi.

Castres est une ville d'activité, à 1h10 de Toulouse en voiture ou en train, Castres est une ville d'entreprises, il y a un centre hospitalier, une université, un aéroport avec une liaison vers Paris. Il faudrait donner une autoroute à Castres, pour des raisons d'équité territoriale, mais pourquoi faire ? En quoi cela serait bénéfique pour le développement économique ? Tout reste à démontrer.

Une autoroute ne crée pas de développement économique automatiquement, il faut quelque chose autour, un projet dans lequel l'inclure.

On doit envisager les conséquences économiques globales. On a vu des précédents où la métropolisation pourrait avoir des effets délétères. Aujourd'hui les gens vivent et travaillent à Castres, leur temps de trajet domicile-travail c'est en moyenne 10min et ce n'est pas l'autoroute qui va changer ça.

D'après les brochures publicitaires l'autoroute sera créée puis, ensuite, on développera le territoire. Mais on doit faire l'inverse. Les plans des planifications ne prévoient pas d'intégrer l'autoroute. Les pertes agricoles n'ont pas été prises en compte. Il n'y a pas de référence à l'A69 dans le SRADET ou dans le SCOT.

Comment l'autoroute a-t-elle été intégrée à un projet de territoire ? Elle ne l'a pas été. On peut se référer au projet de Sivens qui est enfin, 15 ans plus tard, intégré à un projet de territoire.

Il y a un besoin de la baisse du prix du péage. Si on parle de 17€ A/R cela fait 250€/mois, ce qui a certainement un effet dissuasif sur les usagers, qui vont se rabattre sur la RN126. La RN126 aura perdu ses déviations, passera désormais dans les bourgs de Puylaurens et de Soual, perdant ainsi en sécurité.

On ne s'intéresse pas assez à l'impact sur la RN126. L'itinéraire de substitution à l'autoroute serait moins rapide et plus dangereux, alors qu'actuellement la RN126 n'est pas spécialement accidentogène, pas plus que d'autres routes similaires. Elle le sera sans doute plus si elle est déclassée en départementale. Ainsi, le coût du péage fait perdre le caractère d'utilité publique.



**M. ALICE
TERRASSE**

On pourrait parler de l'absence d'études, de solutions, de substitution, le ferroviaire, la sécurisation... tout a été écarté... Il n'y pas eu de recherches, de solutions, de substitution au regard des attentes environnementales. C'est désastreux.

Vous avez l'essentiel.

Mais la défense vous dira que le projet est trop avancé, que ça a coûté trop cher, qu'on ne peut pas s'arrêter maintenant.

La faute est d'avoir débuté un chantier sur lequel pesait un doute. La faute est à ceux qui n'ont pas été assez prudents, mais de toute façon, ici on fait du droit. Même si les travaux sont terminés à 90% (comme pour une remontée mécanique en Haute Savoie), il faut quand même étudier la dérogation. Il est encore temps pour annuler ce projet.

En novembre 2024, le concessionnaire annonçait dans une conférence de presse que 45% des terrassements étaient effectués et 70% des ouvrages d'arts, démontables, étaient construits, que le plus gros d'entre eux, le viaduc au dessus de l'Agout n'était pas fini. Les usines à bitume ne sont pas encore installées, le bitume n'est pas coulé et les fouilles archéologiques ne sont mêmes pas terminées. Il n'est pas trop tard pour annuler ce projet. Il ne finira jamais fin 2025, comme initialement prévu ; le chantier n'est pas trop avancé.

On compte 21 manquements environnementaux, que ce soit sur les coupes d'arbres, les espèces protégées ou les nappes phréatiques, forcément, ce n'est pas étonnant puisqu'on a pas assez étudié le projet en amont, on a voulu le faire passer en force, le plus rapidement possible.

Aujourd'hui, il n'y a pas d'irréversibilité, cela a été confirmé par un cabinet d'expertise à la demande de La Voie est Libre (LVEL).

L'A69 n'est pas un projet vert, ni un projet d'avenir, il est le vestige d'un temps révolu. Il condamne nos terres agricoles, met en valeur la voiture et nous amène vers un climat futur peu recommandable. On sait toute la pression qui repose sur ce projet, on connaît les lobbys, les "intérêts financiers" qu'il y a derrière.

Aujourd'hui, je vous demande, mesdames, de rendre une décision audacieuse. Vous pouvez, vous devez ordonner la remise en état, comme à Bénac, comme à Chatenoy. Ce n'est pas facile, mais vous avez le droit avec vous. Vous avez les mains libres, il n'y a rien qui empêche d'arrêter ce projet.

TRANSCRIPTION

ME SALON

représentant le Château de Scopont

Il joue sur l'émotion et met en évidence l'implication du propriétaire du château de Scopont dans l'histoire de ce monument historique.

Ce qui se passe ici, c'est l'histoire d'un homme, d'un château et d'une fleur.

1- L'homme

L'homme c'est M. d'Ingrando, il est tombé amoureux du château de Scopont en 1979. Ce château, il n'en a pas hérité, il est pupille de la nation. Il l'a acheté en 1990 et y a consacré toute sa vie, tout son argent ; environ 1 million d'euros pour sa restauration, son inscription au patrimoine. Sans lui ce château serait en ruines.

Aujourd'hui c'est le drame, l'autoroute A69 passerait à 300m du château et à 180 du magnifique pavillon néo-gothique. Cela ruinerait tous les efforts de cet homme : même avec les travaux de rénovation, l'A69 provoquerait de trop grosses nuisances sonores, il n'y a même pas de mur anti-bruit prévu. Il serait impossible d'accueillir des événements festifs, comme des concerts ou des mariages, alors que c'est l'accueil du public qui permet l'entretien de l'édifice.

2- Le Château

D'après l'article L621-32 du code du patrimoine* , les travaux qui impactent le château de Scopont sont soumis à une autorisation préalable. Cette autorisation doit être délivrée conformément aux articles L. 632-2 et L. 632-2-1 du code du patrimoine*, c'est à dire subordonnée à l'accord de l'architecte des Bâtiments de France (ABF).

Ce dernier s'assure du respect de l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain, à la qualité des constructions et à leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant.

L'autorisation peut être refusée ou assortie de prescriptions lorsque les travaux sont susceptibles de porter atteinte à la conservation ou à la mise en valeur d'un monument historique ou des abords. Le cas échéant le demandeur doit se conformer aux prescriptions.

Dans le cas de l'A69, l'ABF a donné son accord, mais avec une prescription : l'autoroute passe trop près du château, elle devrait au moins passer à 500m des bâtiments. Lors de la commission d'enquête parlementaire sur l'A69, l'ABF est la seule personne que l'on a refusé d'entendre, soit-disant parce que sa compétence relève seulement du tribunal administratif. En fait, on craint qu'il répète que le projet est validé si et seulement si le tracé est décalé conformément à ses recommandations, ce qui annulerait l'autorisation environnementale de l'A69.

3- La fleur

La Jacinthe de Rome est une espèce inscrite au livre rouge de la flore menacée. Elle se développe à l'est et au sud du château, dans la zone humide. L'étude d'impact du projet conclue que la construction de l'A69 ne porterait pas atteinte à l'approvisionnement en eau de cette zone humide, mais elle ne prend pas en compte toute son emprise, seulement une partie. La défense ne conteste même plus ce fait et reconnaît que les stations de jacinthe de Rome n'entrent pas dans le champ d'application de la dérogation du 1er mars 2023. Mais selon eux, la construction de l'A69 ne porte pas atteinte à l'approvisionnement en eau de la zone humide, il n'est donc pas nécessaire de prendre en compte la Jacinthe de Rome comme espèce menacée impactée.

Dans les rapports environnementaux, il est dit que l'irrigation de la zone humide est faite par les ruissellements d'eau superficielles et souterraines.

Il y a tout de même énormément de contradictions concernant l'irrigation de la zone humide du château. On peut les retranscrire en 4 points.

- La zone humide ne capte pas les ruissellements superficiels. Le concessionnaire dit avoir pris des mesures pour les conserver, mais comme ils n'irriguent pas la zone, ça ne sert à rien,
- l'eau qui irrigue la zone humide provient des écoulements souterrains. Aucune mesure de préservation n'a été prise pour minimiser l'atteinte sur ces eaux qui viennent alimenter la zone,

- ce sont les ruissèlements qui proviennent du Nord-Est qui alimentent la zone humide, or il y aura un rond point et une pile de pont à cet endroit. Le concessionnaire n'a pris aucune mesure conservatoire,
- au début, Atosca disait que la zone humide était alimentée par le Girou, ce qui est ridicule puisqu'il est situé 2m en dessous des prairies les plus basses et entouré par des digues de 4m.

L'A69 a pour conséquence d'assécher la zone humide et entraînerait la disparition de la Jacinthe de Rome. Le concessionnaire n'a donc pas étudié cette zone humide, car cela justifie l'annulation de l'autorisation environnementale.

Il existait précédemment un meilleur tracé qui aurait permis d'éviter ces problèmes. (Il montre des documents de tracé alternatif). On se demande pourquoi le tracé a changé.



TRANSCRIPTION

ME YZQUIERDO

pour Notre affaire à toustes, demandeur

Elle partage les conclusions de Mme la rapporteure publique et demande l'annulation totale de l'autorisation environnementale, à défaut de raison impérative d'intérêt public majeur pour ce projet. Mais elle veut aussi revenir sur l'article 6 de la convention d'Aarhus*, concernant l'importance de l'information et de la participation du public pour ces projets. Elle parle de démocratie environnementale. En effet, d'après cet article, lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné doit être informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence. Au moment de prendre la décision, les résultats de la procédure de participation du public doivent être dûment pris en considération.

Actuellement, il n'y a pas la place pour ces dispositions : l'administration est le bras armé du concessionnaire. Le dossier d'enquête publique fait 1600 pages, il est complexe et indigeste. Cela ne permet pas d'avoir une information claire sur le projet qui permettrait au public de s'exprimer en âme et conscience sur le projet.

Il y a eu de la participation du publique sur ce projet, une alternative, Une Autre Voie a même été proposée. Mais cette participation n'a à aucun moment été prise en compte. Avant même l'enquête publique, Elisabeth Borne dit qu'elle fera du chantier de l'autoroute A69 entre Castres et Toulouse une "priorité nationale" et nous assure que cette autoroute verra le jour*, pendant que le Préfet du Tarn ne se pose pas la question de si l'autoroute va voir le jour, mais de comment elle va être faite.

L'enquête publique n'était donc là que pour la forme. La décision de faire cette autoroute a été prise bien avant et aucune réponse aux alternatives formulées n'a eu lieu. Le public n'a pas pu participer au processus démocratique concernant ce projet. Il faut tenir compte de la convention d'Aarhus et reconnaître que les dispositions qui y sont liées n'ont pas été respectées.

ME FARO

pour l'association Les Vallons, demandeur

L'association des Vallons représente les collectifs Sans Bitume. Il explique que la préfecture aurait dû suivre les recommandations du Conseil d'État, c'est à dire qu'au regard de la taille des installations et des impacts globaux du projet, ces ICPE auraient dû bénéficier du régime d'autorisation (avec étude des risques sanitaires) et non du régime de l'enregistrement (=pas contraignant).

*<https://youtu.be/c99uMnIFjNI?feature=shared>

ME CARL ENCKELL **la défense, représentant ATOSCA**

Le but recherché par le projet est à distinguer des moyens de mise en œuvre et de l'impact sur l'environnement.

S'il n'y a pas de raison de faire une autoroute, alors pourquoi il y aurait une raison de proposer un projet alternatif ? Le fait d'étudier une solution alternative et de la revendiquer vient appuyer la nécessité et l'intérêt d'une transformation de la liaison Toulouse - Castres.

Alors, si pour des raisons environnementales, on annule l'autoroute, on refuserait le projet alternatif pour ces mêmes raisons. Et après quoi ? Le bassin castrais serait privé de toute perspective de développement, on enterre toute possibilité d'amélioration de la desserte. On a trop fait de routes ailleurs donc on n'en fait pas ici ? Les écolos nous disent souvent "l'énergie la plus verte c'est celle qu'on ne consomme pas", en prônant la sobriété. C'est assez injuste, cela remet en cause le droit à la mobilité des riverains de la RN126.

Ce qui vous est proposé est une voie juridique sans issue. Je vous invite à examiner les qualités de l'a69.

Le débat sur le bien fondé a déjà eu lieu 3 fois, le débat public qui a eu lieu en 2009-2010 montre que ce projet répond à une demande des usagers et a été réalisé de manière indépendante. Voilà ce qui en ressort : le projet est une "nécessité populaire", il permettra de "freiner la désindustrialisation" du bassin Castres-Mazamet ; il ne sera sans doute pas suffisant mais est nécessaire pour freiner cette désindustrialisation.

Les habitants du Tarn se sont exprimés en faveur de l'autoroute. Elle permettrait une meilleure cohérence, équité territoriale, puisque toutes les grandes villes autour de Toulouse bénéficient d'une autoroute. Le prix du péage serait même comparable à d'autres sections autoroutières de la zone, comme la liaison Toulouse - Carcassonne.

Contester ces éléments c'est faire preuve de relativisme juridique et historique. La France est un leader en terme de circulation routière, l'autoroute fait partie d'une dynamique d'orientation politique, et s'inscrit dans la loi LOM.

Le projet A69 a déjà fait l'objet d'une consultation publique il y a longtemps et fait partie d'une orientation politique choisie. Il y a eu un arbitrage sur les projets routiers pour restreindre le maillage autoroutier français. L'A69 fait partie de ceux qui ont été retenus.

Au niveau de la déclaration d'utilité publique, elle prend en compte une instruction d'évaluation environnementale et une étude d'impact, les mesures ERC, un rapport de l'INRAE. Le fait de réexaminer la nécessité de l'ouvrage n'a pas été évoqué, cela aurait permis de fournir plus d'éléments.

Comme pour le contournement de Rouen, l'A69 permettrait d'augmenter la sécurité de la liaison en plus de permettre un rééquilibrage économique de la région. Les référés précédents concernant le projet d'autoroute n'ont pas été reçus. Il est maintenant trop tard pour annuler ce projet, 45 % du tracé a déjà été déblayé et 70 % des ouvrages d'arts construits.

Nous avons les mêmes infos qu'il y a un an, les conditions sur la RIIPM n'ont pas évolué, si on l'annule aujourd'hui, pourquoi on ne l'a pas fait plus tôt ?

Sur la jurisprudence de Bénac, car si le Conseil d'État a validé l'absence de RIIPM lors d'un appel d'une décision de référé suspension, l'avancement du processus juridique de Bénac était différent d'ici, sachant que le référé suspension de 2023 portant sur la RIIPM avait été rejeté par le tribunal administratif et par Conseil d'État. Refuser la RIIPM c'est « faire tabula rasa de vingt ans de projet » déclaré d'utilité publique en juillet 2018 et soutenu par les collectivités locales (région Occitanie, département du Tarn...). Il faut séparer l'utilité publique et l'enjeu écologique. A Caen, le conseil d'État a certes statué l'abrogation de la DUP. Mais il n'y a pas de rétroaction sur cette décision. Il n'est pas question ici de se demander si c'est bien de faire une autoroute en 2024.

Les périurbains sont dépendants de l'automobile, on devrait pas réduire "le droit à la mobilité" de nos concitoyens de Castres-Mazamet. Par ailleurs, il y a dans le Tarn, une fracture territoriale et sociale. Le président de la CCI Tarn en est témoin. L'A69, est vitale pour le bassin d'emploi de Castres Mazamet, sinistré économiquement depuis la crise du textile des années 70. Depuis 1973, Castres a perdu 6000 habitants, c'est la seule ville des alentours qui connaît une aussi forte perte. Les ménages du bassin Castres-Mazamet font partie des ménages les moins imposés de la région. Cela démontre un faible pouvoir d'achat. On observe aussi une baisse des pôles d'attractivité d'emploi d'après la CCI Tarn.

Les procédures écrites montrent que l'autoroute est intégrée à un projet global en Occitanie. Le SRADET occitanie souligne la nécessité d'un rééquilibrage territorial et identifie l'A69 comme pouvant aider. Le SCOT de 2011 du pays d'Autun mentionne aussi la liaison autoroutière Toulouse-Castres.

L'autoroute permettrait un gain de temps non négligeable et donc de diminuer le stress de l'usager. On nous dit qu'elle ne serait pas fréquentée mais c'est faux, les modèles économiques sont bons. Elle serait synonyme de confort pour les habitants.

Les autorités consultatives du Conseil national pour la protection de la nature (CNP) et de l'autorité environnementale (AE) ont émis des avis défavorables à l'autoroute. Mais elles peuvent se tromper. Le dossier de ce projet n'est pas passé en commission du CNPN. Leur conclusion est que la déclaration est insuffisante à la vue du dossier transmis, cela aurait pu être différent à un autre moment. Le manque de preuve de raison impérieuse d'intérêt public majeur n'est pas une absence de raison impérieuse d'intérêt public majeur. L'Autorité environnementale base ses conclusions sur le projet de Bénac, alors que la déclaration d'utilité publique a déjà été prononcée.

Est-ce qu'on va priver les usagers de ce projet et des améliorations de qualité de vie qui lui sont propres, gâcher 300 millions d'euros déjà investis, alors que les dégâts environnementaux sont déjà faits ?

ME JEAN-NICOLAS CLÉMENT la défense, représentant VINCI

La déclaration d'utilité publique n'est pas distincte en soi de la raison impérative d'intérêt public majeur. Ce sont des *labels* qui ont deux rôles différents : l'un permet les expropriations nécessaires au projet (la DUP) l'autre permet d'avoir une dérogation pour détruire des espèces protégées (la RIIPM).

Si l'intérêt pour l'A69 est assez fort pour exproprier des gens, il l'est sûrement assez pour avoir une RIIPM. On a actuellement pas de RIIPM, mais un indice fort de cette dernière et l'on peut convenir qu'une déclaration d'utilité publique ajoutée à un indice fort de RIIPM revient à une RIIPM. A ce stade, c'est aux demandeurs de prouver qu'il n'y a pas de RIIPM.

Certes, on peut être d'accord avec la rapporteure et avoir un doute sur deux indices de la RIIPM, mais un seul suffit, la RIIPM a déjà bien été débattue et semble évidente.

ME THOMAS GARANCHER la défense, représentant Quintoli

Regardons l'impact socio-économique du chantier. Il est entamé depuis plus d'un an et demi et génère de nombreux emplois, 1200 au pic de l'été. Il est vecteur d'emplois locaux et aussi de manière indirecte en faisant tourner les PME, les entreprises de service. 100 millions d'euros sont investis dans entreprises occitanes, 10% desquels vont à France travail et à la mission locale pour l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi. Cette politique d'insertion a vocation à se poursuivre avec l'exploitation de l'autoroute, si elle devait s'achever.

Pour ce qui est de l'état d'avancement du chantier, tous les terrassements ont été commencés, les emprises ont été dégagée en totalité, 50% des terrassements sont terminés, 70% des ouvrages d'art et 100% dès déplacement des espaces de flore ont été faits. Ensemble des habitats a été impacté. Des mesures compensatoire sont en cours sur 23 sites.

Les travaux ont été entrepris légalement, sur la base de l'autorisation environnementale. Les recours arrivent 16 mois après la DUP, peut être fallait-il se questionner avant.

On ne peut pas considérer que les constructeurs ont agit imprudemment, ni dans le but de mettre le tribunal devant le fait accompli. L'arrêté autorisant les travaux est effectif dès sa notification. Si on avait attendu, on aurait dit que ce serait trop tard pour commencer le chantier. Le constructeur n'a commis aucune faute, aucune imprudence. Les 5 référés précédents ont été rejetés, cela montre bien qu'il est dans la légalité.

Oui, il faut une dérogation pour les espèces protégées, aucune infrastructure ne peut se faire sans. Si l'on arrête le chantier, il faudra mettre en sécurité les ouvrages déjà faits, et obtenir une dérogation pour les déconstruire. Et les mesures compensatoires, on les abandonne ?

L'aménagement alternatif de la RN126 aurait aussi des impacts sur les espèces protégées et nécessiterait une dérogation. A part ne rien faire il y aura toujours des impacts sur l'environnement.

La greffière en chef informe que ca devrait se terminer dans 30 min environ

MAXIME-YASSER ABDOL- HOUSSEN **la défense, pour la préfecture du Tarn**

L'absence présumée de raison d'intérêt public majeur revient à écarter tout aménagement futur, à remettre en cause la promesse républicaine d'égalité des chances, les processus démocratiques dévolus à l'Etat.

La loi d'orientation des mobilités fixe des objectifs :

- Renforcer l'accessibilité des territoires
- Renforcer les transports du quotidien

L'A69 permet un accès rapide, fluide à la métropole et facilite ainsi les trajets du quotidien. Elle a d'ailleurs été priorisée par l'Etat. Elle est même recommandée par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) en charge d'orienter le gouvernement en terme de politiques de mobilité. Ce conseil a été créé par la Loi d'orientation des mobilités (LOM). Quoi de plus fort qu'une loi pour établir cette raison impérative d'intérêt public majeur ?

Par ailleurs, la raison impérative d'intérêt public majeur, se fonde sur une déclaration d'utilité publique récente, elle date de 2018. Elle est donc conforme aux normes environnementales, avec une étude d'impact solide et actualisée.

Au regard de son impact environnemental, l'intérêt de ce projet a été déclaré et confirmé le 5 mars 2021. Le Conseil d'Etat a reconnu en novembre 2023 qu'il n'y avait pas de doute sérieux sur la dérogation environnementale.

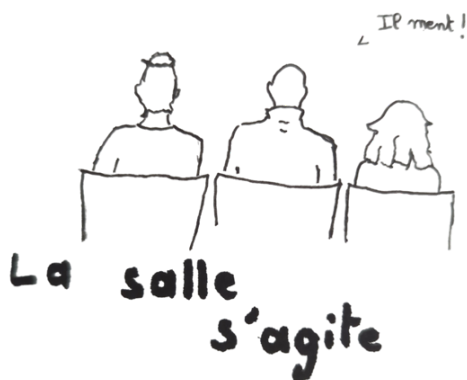
Pour revenir sur l'utilité de ce projet, il permettrait de combler un déficit d'accessibilité du département tarnais : permet l'équité dans l'aménagement du territoire, la connection à la LGV Bordeaux - Toulouse, la sécurisation et la fluidification du trajet, le maintien et la favorisation des emplois et de l'attractivité du bassin sud-tarnais, attirer des étudiants et des chercheurs.

En 10 ans, l'agglomération castraise a perdu 10 000 emplois suite à la crise de la filière textile-cuir.

On est dans une dynamique de renouveau démographique et ailleurs, on a remarqué une hausse de l'emploi grâce aux infrastructures autoroutières.

Cette autoroute est incluse dans un projet de territoire pour le sud Tarn. Elle a été co-construite avec les élus et les chambres consulaires (CCI et chambre d'agriculture). Les collectivités territoriales, les départements du Tarn et de la Haute-Garonne, la région Occitanie, les communautés de communes sont pleinement engagées dans l'A69.

On est dans une injustice territoriale il s'agit de rétablir l'équité. L'A69 est bénéfique économiquement et socialement, elle a une RIIPM.



Par ailleurs, Pierre Fabre, groupe pharmaceutique implanté à Castres depuis 1962, qui emploie 1 500 personnes dans le département du Tarn milite pour la création de l'autoroute. Il fait état d'une perte d'opportunités en raison de l'enclavement du bassin castrais. Il existe un risque de délocalisation de la production industrielle à cause de cette situation. Le groupe a déjà arrêté son activité de R&D du fait des difficultés à attirer des chercheurs internationaux dans le sud du Tarn. Le statut quo est intenable pour Pierre Fabre, il faut faire attention, il y a un écosystème industriel à préserver. Mais cela ne concerne pas que Pierre Fabre, il y a tout un arrière pays qui espère valoriser ses atouts. L'a69 est un projet structurant au national, qui permettrait une réelle synergie avec la métropole toulousaine et les projets de LGV, métro, grand Matabiau, tour Occitanie, qui lui sont associés.

Elle est très ancrée dans des logiques de développement social et urbain. Au vu de tout ça on ne peut pas supprimer la dérogation environnementale.

Rendu du Jugement dans 15 jours, le 9 décembre.

PLOT TWIST :

Il n'y a pas eu de réel rendu, la préfecture ayant produit une note en délibéré qui a motivé la réouverture de l'instruction du dossier. Une nouvelle audience est annoncée courant 2025.

LEXIQUE

DUP : Déclaration d'Utilité Publique 2018

RIIPM : Raison Impérative Intérêt Public Majeur

CCI Tarn : Chambre du Commerce et de l'Industrie du Tarn

AE : Autorisation Environnementale

CNPN : Conseil National de la Protection de la Nature

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SCOT : Schéma de COhérence Territorial

ABF : Architecte des Bâtiments de France

mesures ERC : Éviter, Réduire, Compenser

INRAE : Institut National de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement

COI : Conseil d'Orientation des Infrastructures

ARTICLES ET LOIS CITÉES

Code de l'environnement :

article L181-1

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000033928435/#LEGISCTA000033928556

article L411-1

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033035411

article L411-2

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000044192443/2021-11-10

Code du patrimoine :

L621-32

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037667575/

L632-2-1

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000047303113

Code des transports :

Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/?isSuggest=true> ; <https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

Convention d'AARHUS (CEDH)

<https://unece.org/environment-policy/public-participation/aarhus-convention/text>

PARCOURS ADMINISTRATIF DU PROJET

2017	05/12 > 23/01 Enquête publique (EP) A69
2018	19/07 Décret de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de l'A69 10/03 ATOSCA remporte l'appel d'offre
2020	01/07 Dossier Engagements de l'Etat en réponse aux critiques de l'enquête publique 14/02 Ouverture à la concurrence de la concession
2021	25/09 NGE remporte la concession et la construction
2022	17/01 > 18/02 Enquête parcellaire 24/01 Avis de l'Autorité de Régulation des transports 13/09 Avis défavorable du Conseil National de Protection de la Nature (CNPB) 06/10 Rapport de l'Autorité Environnementale 28/11 > 11/01 Enquête publique environnementale
2023	09/02 Conclusions favorables avec deux réserves des enquêteurs 01/03 Autorisation Environnementale (AE) 19/06 Dépôt du recours sur le fond au tribunal
2024	20/11 Avis de la Rapporteur public en faveur de l'annulation de l'AE sous motif d'absence de Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur 25/11 Audience du recours sur le fond

**CETTE RETRANSCRIPTION EST CERTAINEMENT PARTIALE
NOUS AVONS NÉANMOINS TENTÉ DE RESTRANSCRIRE FIDÈLEMENT
L'AUDIENCE.**