

A69 : LE GRAND PROCÈS

EPISODE 1

25/11/24

L'AUDIENCE TANT ATTENDUE

VERSION RÉSUMÉE

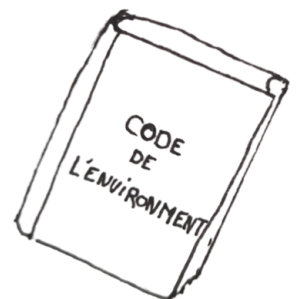


L'ambiance en quelques mots

Après une légère cohue à l'entrée, le tribunal est plein, des personnes sont debout à l'entrée de la salle. L'audience se déroule d'abord dans le calme, l'avocat de la défense se ronge les ongles. La salle est attentive. Lorsqu'arrive la défense, l'agitation donne l'occasion à la juge de menacer d'évacuer tout le monde. Le calme revient, ponctué de soufflements, de contestations à voix basse. Vers 12h30, l'audience se termine et les militant.es se retrouvent dans un café pour une conférence de presse.

Préambule

Les parties requérantes demandent l'annulation des autorisations environnementales délivrées par arrêtés préfectoraux les 1er et 2 mars 2023. Plusieurs arguments sont invoqués comme le manque de RIIPM, l'insuffisance des études d'impact sur l'environnement (site Natura 2000), l'absence de recherche de solutions alternatives, l'absence de projet de territoire, le déni de démocratie... mais aussi le non-respect du périmètre d'exclusion vis-à-vis d'un site classé monument historique.



La rapporteuse publique

Il n'y a pas de raison impérative d'intérêt public majeur (la RIIPM), elle ne va considérer que ce point et ne pas mentionner les autres arguments avancés par les associations requérantes ; c'est l'économie des moyens. La RIIPM n'est pas une simple notion d'intérêt public, il faut que le projet ait un caractère impératif et majeur : des bénéfices significatifs en termes de santé, de sécurité publique, des enjeux économiques et sociaux. On peut éventuellement évoquer l'emploi et l'attractivité en écartant les questions purement commerciales.

Le fait que le projet ait bénéficié préalablement d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) ne suffit pas à démontrer sa Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM).

La rapporteuse publique souligne qu'il est regrettable que la justice se prononce si tard. Elle insiste sur le fait qu'il est excessif de parler d'enclavement pour le bassin Castres-Mazamet. Une autoroute peut présenter un intérêt économique mais celle-ci ne répond pas de fait à une situation d'enclavement, Castres disposant de tous les infrastructures attendues pour une métropole de cette taille. Elle signale l'aggravation de la situation en terme de sécurité sur l'itinéraire de substitution, i.e. la RN126, notamment pour les habitants de Soual et Puylaurens. Elle parle d'inquiétude sociale et territoriale. Concernant les retombées économiques possibles, elle les caractérise comme "vagues", que les partisans de l'autoroute " peinent à les caractériser " et qu'elles ne sont pas " déterminantes ".

Ainsi, la rapporteuse de conclut que les éléments apportés au dossier ne font état d'aucune raison impérative d'intérêt public majeur qui justifierait la destruction d'espèces protégées et/ou d'habitats d'espèces protégées. Elle parle d'autoroute de confort et dit que le vice implique la nullité des Autorisations Environnementales. Et que cette décision ne sera pas régularisable. En d'autres termes, ce projet n'a pas de RIIPM et ne peut être amélioré car c'est le fondement de projet qui est vicié.

Elle mentionne le fait que l'actuelle RN126 n'est pas plus accidentogène que les autres voies équivalentes. Le gain en sécurité avec ce projet n'est pas démontré.

La rapporteuse publique 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 A69 et concernant la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil.

.



Me Alice Terrasse

Représente : FNE, APE, ATMP, ATTAC, GNSA, NEO, UPNET, VAD, Mairie de Teulat, CP 31, 81, natio et région, Atelier Missegle, Asso les Vallons, NaaT

Allant dans le sens de la rapporteuse, Me Terrasse ne s'attarde pas sur la RIIPM mais développe plusieurs points :

- la dérogation aux espèces protégées et habitats d'espèces protégées concerne tout le parcours autoroutier et toutes les phases du chantier, et la vie du projet. Il y a des espèces protégées et habitats sur tout le parcours qui ont été impactées par toutes les étapes du projet donc pas possible pour la défense de subdiviser. S'il n'y a pas d'autorisation, il doit y avoir fin du projet,
- Non-recevabilité, de la loi LOM concernant l'A69 ou non-prise en compte dans le dossier d'autorisation de l'A69 des ses obligations (notamment à rechercher en priorité les alternatives),
- Elle s'attache à démontrer l'absence d'enclavement du bassin Castres-Mazamet, avec des statistiques issues de l'INSEE
- Elle évoque l'absence de projet territorial, soulignée par la non-présence de l'autoroute dans divers schémas d'aménagement territorial (SRADDET SCOT...)

Me Alice Terrasse

Représente : FNE, APE, ATMP, ATTAC, GNSA, NEO, UPNET, VAD, Mairie de Teulat, CP 31, 81, natio et région, Atelier Missegle, Asso les Vallons, NaaT

- Elle revient sur le coût dissuasif (point non retenu par la rapporteuse) de l'autoroute la plus chère et la plus déserte de France qui entraînera forcément un report de circulation sur la RN126, sur laquelle le nombre d'accidents risque d'augmenter car moins entretenue et déclassée de RN à RD.

“ L'A69 n'est pas un projet d'avenir, c'est un vestige d'un temps révolu. Je vous demande, Mesdames, de rendre une décision audacieuse. Vous pouvez, vous devez ordonner la remise en état. ”

Il n'est pas trop tard, la faute est à ceux qui ont fait démarrer les travaux alors qu'un doute important planait et que tous les signaux étaient au rouge. Elle demande aux juges de se prononcer sur la légalité du projet.



**Me ALICE
TERRASSE**

Me Salon

Pour le château de Maurens-Scopont

- Joue la carte émotion : raconte l'histoire du propriétaire du château et son implication dans la préservation d'un patrimoine commun. Une histoire d'amour entre la personne et le château arboré, secoué par le drame du passage de l'autoroute à 300m de là, détruisant le travail de mise en valeur et les possibilités d'accueillir du public. [ouin]
- Si l'ABF (Architecte des Bâtiments de France) n'a pas donné son accord mais l'a suspendu au fait que le tracé soit déplacé plusieurs centaines de mètres plus au nord (ceci n'ayant pas été fait), cela signifie que son avis doit être considéré comme défavorable. L'ABF n'a pas été auditionné par la commission d'enquête parlementaire, le président de la commission d'enquête, [le député Terlier, soutien du projet autoroutier] s'y étant opposé.
- La prairie de Scopont est un vivier de Jacinthes de Rome, espèce de plantes protégées et menacées (livre rouge). L'autoroute viendrait perturber et menacer son milieu de vie, car les écoulements superficiels qui alimentent la station seront stoppés par l'autoroute, sans que celle-ci ne soit prise en compte dans l'étude d'impact ni dans la dérogation du 1er mars 2023.
- L'annulation de l'autorisation semble nécessaire car il existe un tracé qui impacte moins cette espèce.



Les prises de paroles des demandeurs

Me Yzquierdo

Notre Affaire à Tous[tes]

- Partage les conclusions de la rapporteuse publique,
- S'attarde en particulier sur la méconnaissance des dispositions de la convention d'AARHUS [<https://unece.org/DAM/env/pp/documents/cep43f.pdf>, art 6], sur la démocratie environnementale,
- Sur le dossier d'enquête publique : 1600 pages sans effort pour les rendre accessible au public qui ne peut s'exprimer de manière éclairée
- La participation massive des citoyen·nes n'a pas été écoutée, rien n'a été pris en compte par les administrations : la préfecture n'a pas tenu compte des avis rendus lors de l'enquête environnementale
- Tout ça contrevient à la convention d'AARHUS. De ce fait, l'avocate demande que l'on reconnaisse que les dispositions qui y sont liées et qui n'ont pas été prises en compte.

Me Faro

Association “Les Vallons”

Bien que le tribunal aurait pu accepter les statuts de l'association en l'état, Me Faro s'engage à les adresser au plus vite au tribunal, datés et signés.

Puis, sur le fond du dossier des centrales à bitume, il s'appuie sur une recommandation du Conseil d'État et explique que ces installations, au vu de leur taille et l'importance des impacts globaux du projet sur le milieu, n'auraient jamais dû bénéficier du régime de la déclaration (installation très peu contraignante) mais plutôt du régime de l'autorisation (procédure plus longue, plus chère, bien plus contraignante et exigeante).

La défense : Me Enckell

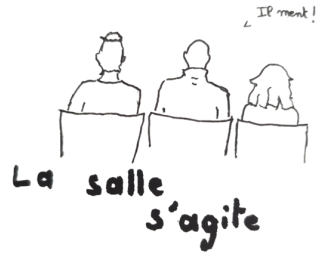
pour ATOSCA

- Toute solution alternative à l'autoroute entraînerait elle aussi la demande d'une autorisation environnementale, donc ce qui est proposé est une voie juridique sans issue,
- Le débat sur le bien-fondé a déjà eu lieu 3 fois, le processus démocratique est largement respecté,
- Le prix du péage comparable à d'autres sections autoroutières de la zone,
- Utilise beaucoup d'arguments d'autorité sans développer, sur le *leadership* de la France en matière d'autoroutes, le développement territorial, etc...
- Il y a un an, un référé suspensif non étudié par le TA aurait pu permettre de suspendre les travaux, car les conditions sur la RIIPM n'ont pas évolué. S'il avait fallu arrêter l'autoroute, cela aurait été avant le début des travaux,
- Refuser la RIIPM c'est remettre en question 20 ans de développement de l'autoroute,
- L'autoroute va réduire le stress donc améliorer la santé,
- Sur les avis défavorables des autorités consultatives peuvent se tromper même si l'avantage est de venir challenger la RIIPM. Il y a eu un manque de temps et d'organisation pour que le CNPN fasse son travail correctement,
- Il ne défend pas le projet directement mais attaque le manque de preuve suffisante pour dire que le projet n'est pas utile,
- La majorité des impacts ont déjà eu lieu ainsi il faut favoriser la régulation des vices.

La défense : Me Clément

Autoroutes sud de France (Pour l'A680)

- La RIIPM est un *label* utilité publique,
- les travaux sont réalisés à 80%.



La défense : Me Garancher

pour Guintoli

- Il y a la raison impérative majeure due aux impacts socio-économiques positifs du chantier : entamé depuis plus d'un an et demi, il génère de nombreux emplois, directs et indirects (services), avec aussi des politiques d'insertion,
- 100 millions d'euros sont à destination des commandes locales,
- Point avancement du chantier : tous les terrassements ont été engagés, 50% des terrassements, 70% des ouvrages d'art, 100% des déplacements des espèces de flore, et l'ensemble des habitats d'espèces protégées a été impacté. 23 sites en cours de mise en place pour des mesures compensatoires,
- Les associations ont mis 16 mois à attaquer la DUP, s'il y avait eu vraiment urgence, elles auraient agi plus vite,
- Espèces protégées : aucune infrastructure ne peut se faire sans dérogation, le chantier ne pourrait pas aller à son terme sans cette dérogation,
- En cas d'annulation, il faudrait mettre en sécurité les ouvrages déjà réalisés. Pour cela il faudrait une nouvelle dérogation,
- L'aménagement alternatif de la RN aurait aussi des impacts sur les espèces protégées,
- A part ne rien faire il y aura toujours des impacts.

La défense : la préfecture représentée par M.Abdoulhoussen mandaté par l'Etat pour mener le projet LACT

- L'absence présumée de raison d'intérêt publique majeure revient à écarter tout aménagement futur, remettant en cause la promesse républicaine d'égalité des chances ainsi que les processus démocratiques dévolus à l'Etat,
- Il revient sur les éléments de la loi d'orientation des mobilités (lom), qui va dans le sens de cette autoroute et viendrait asseoir la RIIPM,
- La RIIPM se fonde sur une DUP récente, et s'appuie sur une étude d'impact solide et actualisée (par qui ?) ; au regard de son impact environnemental cet intérêt public 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,
- Sur la stratégie territoriale : désenclaver Castres et rétablir l'équité car tous les bassins de cette ampleur sont reliés par une autoroute, cela permettra aussi de se relier à la LGV, de développer les entreprises en faisant venir étudiants et chercheurs, pour mettre en place une dynamique de renouveau démographique.

La défense : la préfecture représentée par M. Abdouloussen mandaté par l'ETAT pour mener le projet LACT

- Le projet territorial est co-construit avec les élus, les chambres consulaires, la CCI et les chambres d'agriculture,
- La Région et les départements se sont positionnés en soutien.
- L'A69 permettra de créer des synergies avec la métropole toulousaine,
- Pierre Fabre est un *écosystème industriel* à préserver, qui hésite depuis des années à délocaliser, le statu quo serait intenable pour l'entreprise,
- Le projet est ancré dans des logiques de développement social et urbain, on ne peut supprimer la dérogation qui mettrait à mal l'entièreté du territoire.

SURPRISE !



**L'ETAT DÉFEND
LES INTERETS PRIVÉS**

Le rendu sera donné le 09/12/24

PLOT TWIST : La préfecture a fourni une note en délibéré, l'instruction du dossier est réouverte.

Cette brochure est un résumé, une retranscription complète existe, n'hésitez pas à la demander .

Nous assumons notre partialité, bien qu'ayant essayé de retranscrire le plus fidèlement possible cette audience.