

Tribunal composé d'hommes, le président en fait trois tonnes pour se montrer bienveillant et faire des blagues.

Il y a 3 dossiers, qui vont être traités en même temps. L'enjeu est la suspension du jugement prononcé en février par le TA en attendant l'appel au fond. Il y a trois demandeurs : l'État (représenté par le sous-directeur des affaires juridiques du ministère), ASF et Atosca, ainsi que des interventions volontaires, Guintoli, un package département du tarn & deux communautés de communes du sud du tarn, la région. En défense, on entendra trois avocates : Me Terrasse et Me Rover pour les asso requérantes et Me Yzquierdo pour Notre affaire à tous.

Le rapporteur public :

Après avoir rappelé l'historique, il fonde son rejet des mémoires en défense sur deux éléments :

- **Existence d'une RIIPM¹** : l'A69 is the new canal du midi, un élément structurant dont il faut regarder l'impact sur le long terme. Si la barre est haute pour la RIIPM elle ne doit pas être inatteignable et la RIIPM doit être concrète et effective. La DUP² est un indice fort de RIIPM. Par ailleurs, le projet bénéficie de soutiens publics forts, peut répondre aux ambitions de la LOM³. Il écarte de nombreux moyens, comme la question de la sécurité routière, du cadre de vie autour de la RN126, mais souligne le gain de temps de près d'un tiers du trajet actuel, selon une étude sérieuse. **Le motif déterminant est économique**, il s'agit de répondre à un objectif **d'équité territoriale**. Il justifie ce besoin sur le nombre d'habitants du bassin de vie, sans que l'on ait une situation critique,
- **Sur l'existence des risques irrémédiables** : il y a d'importantes dépenses des concessionnaires dues à l'arrêt du chantier pour surveiller et faire de la maintenance et si cela dure, cela va coûter très cher. Il évoque le scénario selon lequel l'appel viendrait contredire la première instance, **les surcoûts seraient imputables à une mauvaise décision de justice**. A contrario, si on autorise la reprise des travaux, c'est à Atosca de juger s'il reprend les travaux ou non et donc si le jugement est confirmé en appel, c'est seulement lui qui sera responsable des surcoûts de remise en état.
- Les AE⁴ pourraient tout de même tomber pour d'autre raison que le manque de RIIPM, notamment du fait de la non recherche d'alternatives.

L'État :

Il sera bref, le rapporteur ayant fait son taff.

- Les dossiers de RIIPM sont très instruits et permettent le début des travaux quand bien même il y aurait des recours,
- Il souhaite dé-dramatiser l'enjeu, il ne s'agit que d'**une mesure transitoire**,
- Le jugement de février est une **anomalie dans les jurisprudences qu'il s'agit de corriger**, le jugement, certes fourni, n'analyse la RIIPM qu'aux moyens d'éléments distincts et non dans sa globalité, et fait l'impasse sur une analyse de temps long, crucial dans la notion de RIIPM,
- Protection de l'environnement n'est pas interdiction d'agir, tous les acteurs du territoire s'accordent à demander l'autoroute pour désenclaver le territoire,
- Sans autoroute, on va crever car on va pas assez vite à l'hôpital,
- Les **conséquences sociales et économiques sont déjà dramatiques**, il y a des enjeux de sécurité des ouvrages déjà réalisés.

1 Raison impérative d'intérêt public majeur, qui conditionne les dérogations permettant la destruction d'espèces protégées.

2 Déclaration d'Utilité Publique, qui permet notamment les expropriations.

3 Loi d'orientation des mobilités, dec 2019.

4 Autorisations Environnementales = les autorisations de défoncer l'environnement.

- Il rajoute un mot sur la loi de validation qui est simplement selon lui un cri de détresse des élus locaux.

ASF (= Autoroutes Sud de France=Vinci = A680)

- L'A680 n'est qu'un doublement de voie et vient sécuriser un tronçon déjà existant,
- La notion de RIIPM ne peut être éclairée que par les textes, mais doit être regardée globalement,
- Il faut reconnaître qu'il **n'y a pas grand chose d'impératif dans notre monde** et que si on s'attardait trop sur cette caractéristiques on ne ferait plus rien,
- **Le jugement n'apprécie pas le terme dans sa globalité ni dans une réflexion d'avenir,**
- Les citoyens ne sont pas suffisamment futés pour différencier DUP de RIIPM.
- L'arrêt des travaux laisse la portion de route en état, ce qui est accidentogène, d'autant plus au vu d'une météo peu clémente en cette période.

Atosca

- Il rappelle que le concessionnaire a commencé les travaux du fait du contrat de concession donc **la décision de commencer les travaux incombait aussi à l'État,**
- Il souhaite que le SAE⁵ vienne se réaligner sur la jurisprudence, en regardant la nature du projet sans aller dans le détail de celui-ci, la RIIPM étant déclarée en avant-projet,
- Le Conseil d'État a déjà rappelé qu'il **n'y avait pas besoin d'une situation critique** pour trancher sur l'existence d'une RIIPM,
- Le jugement en première instance amoindrie les intérêts du projet,
- Il nous *pitch* l'A69 comme une simple autoroute reliant la dernière enclave locale à Toulouse,
- La DUP devrait peser lourd car elle contient également des analyses environnementales
- La consultation publique a débouché sur la nécessité d'une autoroute, et même si elle n'est pas une fin en soit elle est nécessaire pour l'activité économique locale,
- Sur les conséquences irrémédiables : il y a **risques de cessation de paiement pour Atosca,** avec des surcoûts de surveillance importants,
- Enfin, même si le jugement est suspendu, c'est encore à l'État et à Atosca de trancher sur la reprise, les juges n'en fixent que le cadre législatif (= minimise la responsabilité des juges)

Les interventions volontaires :

Pour le Tarn, la Communauté de Commune Castres-Mazamet & la CC Sor et Agouts

- La diversité des parties qu'elle représente montre le **consensus politique** qui converge vers une même vision du territoire, et au delà des personnes publiques, il s'agit des **administrés qui sont unanimement mécontent.es de la situation,** les 160 000 habitant.es du sud du Tarn veulent cette autoroute,
- Les inforts des travaux sur la RN126 étaient soutenables sur du cours terme, mais tout cela est en train de s'installer,
- La loi constitutionnelle de 2003 entérine le droit au développement économique pour tout bassin de vie, la directive habitat ainsi que la charte constitutionnelle de l'environnement viennent tout deux lier les enjeux environnementaux dans le développement territorial : **il ne s'agit pas de prioriser l'écologie par rapports aux autres enjeux.** Ces trois textes qui structurent nos politiques publiques viennent aussi rappeler que le cadre juridique ne prône pas la décroissance mais le développement dans l'appréciation juste des enjeux environnementaux,
- Selon elle, l'utilisation des chiffres motivant le jugement est fallacieuse, car les plages temporelles sont choisies en fonction de ce qui sert le mieux leur propos, notamment sur les questions de démographie,

- **Il y a RIIPM car y a un besoin**, et le projet répond a un besoin important et conforte et renforce conformément à des jurisprudences,
- Pour justifier les enjeux économiques, elle cite un document de Pierre Fabre, le juge rappelle que le groupe intervient uniquement sur l'appel et non sur le sursis à exécution.

La Région Occitanie :

- Il intervient uniquement dans le sens du moyen sérieux permettant de remettre en cause le jugement de défaut de RIIPM.
- L'infrastructure A69 étant lourde et structurante elle tombe de fait dans la définition d'une RIIPM, et il compare cette fois l'autoroute aux voies romaines et annonce donc un rayonnement sur des milliers d'années (toujours plus),
- Les élus locaux et les EPCI⁶ doivent être entendus en tant qu'ils représentent leurs administrés, convergeant vers le besoin de cette infrastructure nécessaire.
- Il y a un vrai besoin de gain de temps et l'autoroute est la seule entité capable de le faire.
- Castres doit être rattaché à la locomotive économique qu'est Toulouse pour se désenclaver et rétablir l'égalité des citoyens par l'égalité des territoires,
- Enfin, on entend des critiques sur l'absence de mention de l'A69 dans le Sraddet mais au vu de l'échelle nationale de ce projet il est cohérents qu'il ne figure pas dans celui-ci, il ne figurera pas par ailleurs dans le schéma en cours de révision.

Guintoli (NGE)

- Il se concentre sur les **conséquences de l'exécution du jugement** (Quin ouin à venir)
- On n'est plus payé depuis février, on a du s'organiser pour replier le chantier et maintenir les éléments, notamment dans un enjeux de sécurité publique (risque de noyade entre autre) tout en nous efforçant de minimiser les préjudices,
- Il liste des postes de préjudices financiers : la démobilisation des équipes, la sécurisation et le gardiennage sur 53 km, l'immobilisation des engins et l'entretien des bases de vie, la sécurisation des ouvrages d'arts, la mise en œuvre des mesures compensatoires (entretiens des mesures de protection environnementales, gestion des risques d'espèces invasives), conséquences contractuelles, avec 87 licenciements du fait de refus de réaffectations, gestion des intérim et des contrats de sous-traitance (les entreprises demandant 7 millions d'euros au lieu des 4 millions prévisionnels indiqués lors du dépôt de mémoire), et enfin un risque majeur d'indisponibilité des matériaux précommandés (courent le risque d'être revendu avant la reprise),
- Sur les mémoires en défense critiquant leur chiffres : ils ont fait le choix de ne pas répondre de peur de voir la date du jugement repoussée mais il produira une note en délibéré au besoin, ne trouvant pas nos critiques cohérentes,
- **Il chiffre à 17-18 millions d'euros** à ce jour les conséquences de l'arrêt du chantier.

LA DÉFENSE

Me Terrasse

- Le dossier n'est pas inédit en droit mais inédit par les clivages qu'il fait naître, sa couverture médiatique et **son passage en commission d'enquête parlementaire**. Inédit également de part la réouverture d'instruction, ayant donné lui à deux avis similaires de la rapporteuse publique, et à un **jugement motivé en droit et en fait**, avec des analyses factuelles de chiffres de l'INSEE.

6 Établissement Public de Coopération Intercommunales, ici on parle des communautés de communes.

- La loi de validation, posée avant que l'appel ait été posé, viendrait neutraliser la décision de justice et piétiner la séparation des pouvoirs, si l'État a recours à cette loi c'est qu'il ne croit pas à ses propres arguments devant la loi,
- Elle évoque que de toute façon **on va toutes mourir à cause du dérèglement climatique avant que l'A69 n'est eu l'âge du canal du midi** et que personne ne l'ignore,
- Sur le contexte du SAE : vous ne devez pas vous prononcer sur un doute mais trouver des arguments pour dédire vos collègues, statuer sur la légalité de la décision non régularisable concernant le manque de RIIPM du projet, en sachant que l'appel pourrait confirmer le jugement de première instance.
- Sur les **conséquences difficilement réparables** : si y a une reprise de chantier, les conséquences seront irréparables, car tout sera fait dans la précipitation, afin de neutraliser la décision au fond en appel, la cours ne pourra que constater l'illégalité d'un chantier terminé. C'est d'autant plus grave qu'avec 43 RMA⁷ et 18 mises en demeure, c'est l'environnement qui pâtira d'autant plus de la précipitation,
- En cas de confirmation du jugement en appel, si les travaux ont avancé, la remise en état aura un coût pour tout le monde,
- Il y a donc urgence à ne pas suspendre pour laisser la justice faire son œuvre,
- **Baser la RIIPM uniquement sur le concept d'équité territoriale est une erreur de droit**, il faut un besoin indispensable, impérieux et ce n'est pas le cas (elle reprend des éléments déjà étayés en première instance)
- Il n'y a pas d'obligation législative sur la maillage territorial en autoroute
- Elle évoque les danger pour le droit de l'environnement si le simple fait de considérer une autoroute comme une infrastructure lourde et structurante lui valait une RIIPM,
- Elle revient sur la pseudo consultation, la grille jurisprudentielle permettant de promulguer une RIIPM en cas de saturation d'un axe, ce qui n'est pas le cas ici, le non enclavement, la métropolisation vers Toulouse, le manque de projet territorial, la RN peu accidentogène, la dégradation de l'itinéraire de substitution, le prix du péage *etc*,
- Cette autoroute est une **autoroute de confort**, pour des personnes ne souhaitant pas vivre à Castres, cela ne vaut pas une RIIPM,
- Sur la bataille des chiffres : la CCI produit des chiffres mais est actionnaire, il y a des variations d'échelles dans les statistiques utilisées pour démontrer artificiellement un enclavement, la seule échelle correcte : celle du bassin de vie pour une durée de 10 ans.

Me Rover

- Cet appel sursis est un **principe dérogatoire à la décision d'appel non suspensif**, qui doit éviter une situation qui se cristallise,
- Contrairement à d'habitude, où les personnes défendant l'existant posent une SAE pour éviter des constructions irréversibles avant l'appel, c'est Atosca et ASF qui portent la demande. C'est eux qui ont la très stricte charge de la preuve, et doivent rigoureusement documenter leur demande, ce qui n'est pas le cas ici,
- Sur les conséquences économiques, seul argument mobilisé par les proA69 : **personne n'indique sur qui va reposer le coût de la suspension**, hors les conséquences économiques doivent être appréciées au regard de la capacité financière des acteurs.
- Selon le contrat de concession, le risque ne pèse pas sur les finances publiques, mais sur le concessionnaire, hors celui-ci fait l'objet d'apport en capital social d'NGE, **4^{ème} plus grand groupe de BTP français**.
- Dans un document public de clôture des comptes de 2024, **NGE assure que le litige n'aura pas d'incidence significative**,
- Enfin, le risque de cessation de paiement est simplement justifié par 3 feuilles A4, bancales.

- Si l'avancement des travaux n'est pas un critère sur le plan juridique, elle rappelle que le chantier n'est tout de même pas si avancé, et pour le moment réversible, elle encourage la réouverture de l'instruction pour documenter cet avancement si c'est un argument.
- On n'a pas d'élément dans le dossier sur le nombre de millions déjà engagés, selon la presse c'est environs 48% des 750 millions € prévu.
- Sur les surcoûts liés à la suspension : une note interne indique que, dès le lendemain de la décision, tout a été rangé et mis en sécurité, en quelques jours NGE a très professionnellement géré, tout en réaffectant des personnes de suite.
- Sur le maintien de sécurisation : **les fiches de paies sont uniquement antérieures à la décision de justice (27/02/25)**, alors que les chantiers sont déserts et les mesures de conservation désastreuses. On est passé de 350 engins à surveiller sur 4 sites à 25 sur deux sites.
- Sur l'emploi : si on suspend la décision, on ré-embauche pour re-licencier plus tard si l'appel confirme la première instance ?
- Vu les statistiques de la CAA de Toulouse et les enjeux du dossier, **l'appel aura lieu rapidement, donc le sursis semble inutile**, d'autant plus que si ce n'est pas par manque de RIIPM, il y a d'autres moyens solides d'annuler le projet.
- Enfin les conséquences pour l'environnement seraient irréversibles en cas de sursis, contrevenant à la Constitution qui impose la protection de l'environnement, on ne peut pas mettre cela en balance uniquement avec la perte d'argent pour NGE, qui se porte économiquement très bien.
- **Prononcer le SAE serait dangereux pour le droit de l'environnement plus largement.**

Me Yzquierdo, Notre affaire à tous

- Elle évoque la stratégie classique en droit de l'environnement du fait accompli, mettant la juridiction devant le fait accompli de travaux réalisés, si les travaux ont le droit de commencer, c'est pas une raison pour empêcher les recours et empêcher les juges de statuer.
- Il serait **dangereux de statuer uniquement sur des raisons économiques**, alors même que France Travail fait écho de tensions de l'emploi pour le bassin Castres-Mazamet en dessous de la moyenne départementale.
- Les conséquences économiques de la décision de justice sont **uniquement imputables au concessionnaire et à l'État** qui ont fait le choix de ne pas attendre d'avoir purgé les recours pour commencer les travaux.
- ASF peut soutenir largement le coût de cette décision, tout comme ATOSCA qui a une garantie maison mère avec NGE, ne lui faisant pas courir le risque d'une cessation de paiement. **C'est donc à NGE d'assumer**, NGE qui a lui même déclaré que le litige serait minime. Rien n'est donc difficilement réparable d'un point de vue financier.
- Quant à l'État, on a vu avec NDDL qu'il a réussi à revenir en arrière et assumer financièrement des investissements.
- Encore une fois c'est pour l'environnement que les conséquences seraient difficilement réparables, il y a encore pleins de biodiversité à sauver, d'espèces à protéger.
- Si jamais il devait y avoir une indemnisation importante, elle appelle à un dialogue des juges, il faut une reconstitution en cas de confirmation par la CAA. Des mesures de restaurations actives pourraient être engagées en se basant sur une jurisprudence. En cas de non reprise des travaux on est en droit de demander la remise en état, qui ne sera pas simplement planter des arbres mais veiller à ce qu'ils accomplissent correctement leur services écosystémiques. Tout ça **coûtera d'autant plus cher que les travaux seront avancés.**

- Elle termine en évoquant les menaces et pressions à l'encontre des tribunaux, consciente du poids sur les épaules des juges, mais rappelle son soutien, et **la nécessité de conserver une vraie séparation des pouvoirs**, garante de la démocratie, et ce malgré la tentative de passage en force par une loi de validation.

→ A la fin Me Enckel (atosca) souhaite prendre la parole, le président lui dit non c'est fini, le laissant solo debout, frustré.

Le délibéré tombera au plus tôt le 28 mai.
(Spoiler : le sursis est accordé, les travaux reprendront dans les jours suivant)