

# Appel au fond du dossier A69-A680

A la demande du ministère de l'écologie et des concessionnaires-constructeurs

## Résumé Turbo Flemme :

Le président en fait trois tonne pour dire qu'il assure une bonne justice

Le rapporteur public dit qu'il ne faut pas hiérarchiser la Déclaration d'Utilité Publique et la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur, mais en fait si, il faut le faire et c'est la DUP qui est première, puis de toute façon **la taille du bassin Castres-Mazamet suffit à dire qu'il y a une RIIPM**, même s'il n'est pas enclavé. **Les alternatives ont été étudiées correctement et les dossiers de compensations sont bien faits**, voire leurs objectifs dépassent la réglementation. Les experts mobilisés par les anti-A69 ne sont pas convaincant.

Les avocats de la partie adverse : disent merci au rapporteur, pensent la même chose, même si certain.es tentent de dire que quand même le bassin est enclavé.

En défense, les avocat.es rappellent avoir conscience qu'avec le refus de récusation, **l'enjeu de l'audience est minime**, mais qu'iels ont tout de même voulu venir pour rappeler une dernière fois à quel point **le projet est pavé d'illégalité**. Iels reviennent rapidement sur des éléments, pour rappeler combien le jugement de première instance était clair et fourni, combien d'organismes indépendants ont pointé les faiblesses des dossiers, et à quel point les analyses du rapporteur et des méchants viennent affaiblir le concept de RIIPM au profit d'un développement à tout prix.

Rendu le 30 janvier. **[SPOILER on a perdu, Rdv au Conseil d'État pour toujours plus de fun]**

---

Déroulé complet :

La salle est comble, il y a une marée d'avocat.e chez les méchants, ils n'ont plus de place pour s'asseoir. Une personne de l'accueil nous demande audacieusement de nous lever par respect pour la Justice quand rentrerons les magistrats non récusés.

Iels rentrent, il y a le juge Chabert et Teulière, qui **ont refusé de se déporter**, ainsi que 3 autres magistrat.es (un homme, deux femmes), un greffier et Frédéric Diard, **rapporteur public identique au sursis**. L'intégralité de la 4<sup>ème</sup> chambre de la Cour Administrative d'Appel (CAA) est présente.

Le greffier appelle les rôles, en précisant qu'après le premier jugement de jonction des trois affaires, prononçant l'annulation des arrêtés, la cours a été saisi des 3 appels, par la ministre de la transition écologique, qui demande l'annulation du jugement, avec la société ATOSCA et Vinci, et avec des interventions en soutien de la société Quintoli, des collectivités territoriales du tracé, la région Occitanie, Pierre Fabre entreprises (2 sociétés) et des associations regroupant divers entreprises et des transporteurs.

Le président, hypocrite, nous rappelle l'importance de bien se tenir, ainsi que sa confiance en nous pour mener des débats sereins.

C'est son acolyte le juge Teulière qui rappelle le contexte, les dates de dépôt de mémoire, les sommes mise à la charge pour les frais de procédures, etc. Il rappelle également qu'il y a eu une demande récusation qui a été rejetée.

C'est ensuite au tant attendu rapporteur public de s'élancer dans un monologue sans âme.

Les 3 affaires portent sur la légalité de l'autoroute reliant Toulouse à Castres, la première concerne la création de l'A69 sur un tracé neuf, avec la RN126 qui devient un itinéraire de substitution, excepté sur deux déviation, intégrées au tracé de l'autoroute, il y a également le doublement de la voie de l'A680 sur l'axe Toulouse Verfeil.

« La cour a déjà eu l'occasion de se pencher sur le dossier », lors de l'étude du sursis à exécution en mai dernier. « Notre office est désormais très différent », l'instruction a pu avancer depuis.

Il rappelle qu'il s'agit ici de se prononcer uniquement sur la légalité des autorisations environnementales, et non sur les travaux déjà effectués, il faudra se limiter au bien-fondé de la suspension des AE et non à la régularité de l'aménagement.

La RIIPM est la première des 3 conditions distinctes non cumulatives pour obtenir l'AE.

Il entame son discours par une analyse de jurisprudence du Conseil d'État (CE) du 9 dec 2022<sup>1</sup> qui rappelle que la RIIPM peut-être décrétée selon la nature du projet, nature dont il est également question dans la JP du CE du 06/03/2020<sup>2</sup>. Ainsi, la mise en balance du projet avec la conservation des espèces protégées relève d'une appréciation mais pas d'un bilan. « La RIIPM impose un niveau d'exigences très élevées : cependant si la barre est haute elle ne doit pas être infranchissable. »

Par ailleurs, il s'appuie sur un Arrêt du Conseil d'État n°489718 du 29 janvier 2025 « Société Batigère »<sup>3</sup>, portant sur un projet de logements sociaux, pour soutenir que la notion de RIIPM n'exigerait plus de répondre à « *un besoin impérieux ou une situation critique* », et qu'**un projet peut obtenir une RIIPM par la nature même du projet**. Il considère que la notion de la RIIPM n'imposerait pas de justifier l'existence « *d'une situation critique* » ou « *d'un décrochage* » et qu'il ne serait pas non plus exigé que « *le projet permette de satisfaire entièrement au besoin public identifié. Il doit seulement être de nature, à y contribuer de manière significative.* » Cet arrêt rappelle qu'au terme « *d'une approche générique* », l'opération en cause est, « *par nature* », susceptible de se rattacher à une RIIPM. Il n'est donc pas nécessaire d'être dans une situation critique. Par ailleurs, **le projet ne doit pas résoudre à lui seul le problème**, il peut participer de sa résorption. Une RIIPM doit être apprécié localement et sur une durée importante (parallèle avec les logements sociaux dans la JP Batigère). Il n'est pas utile de se prononcer dans l'urgence, mais de **regarder l'importance sur du long terme**. Ce qui est, selon lui, le cas de l'A69.

La RIIPM et la DUP ne doivent pas être hiérarchisées, néanmoins, on voit que la RIIPM est une condition nécessaire mais pas suffisante pour obtenir la dérogation espèces protégées, la DUP elle est une condition suffisante et nécessaire à l'expropriation. Elle résulte d'un bilan comptable coût/impact poussé. **Donc, sans hiérarchiser, on pourrait tout de même mettre la DUP sur la marche la plus haute.** La DUP n'est cependant qu'un indice fort, confirmée par l'arrêt du CE le 5

1 <https://conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2022-12-09/463563>

2 <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2020-06-03/425395>

3 [www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-01-29/489718](https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-01-29/489718)

mars 2021 n° 424323 sur l'A69, l'intérêt public est donné mais ce n'est pas suffisant. Il convient d'analyser plus largement les moyens de caractériser une RIIPM.

Ce projet souhaite améliorer l'itinéraire entre Castres et Toulouse, actuellement de 1h12, pour réduire le temps de trajet de 20 à 25 min, voire 35min, une durée estimée qui peut se discuter à la marge. Cette autoroute a pour but de conforter le développement et de faciliter l'accès aux infrastructures de la métropole, car même si le bassin en possède quelques-unes, il s'agit là de faciliter l'accès aux TGV, aux établissements d'enseignement supérieur, aux hôpitaux, à l'aéroport international.

Si les arrêtés font état d'un enclavement du bassin, cette situation est contestée par le jugement. Il ne faut pas regarder l'enclavement, ni faire une étude comparative de démographie et de développement avec les autres villes de taille similaire, simplement acter qu'on ne peut pas dénier au bassin Castres-Mazamet le besoin d'une autoroute au vu du nombre d'habitants de ce territoire. Pour pousser plus loin le raisonnement, **même si le développement économique du bassin était en excellente forme, la simple taille du bassin justifierait le besoin d'une autoroute.** Il aborde ainsi la notion d'équité territoriale entre toutes les préfectures et sous-préfectures autour de Toulouse.

Il s'attarde maintenant sur l'amélioration du cadre de vie. La salle pouffe de rire. Le président interrompt le rapporteur, pour nous rappeler l'importance de l'écouter même si on n'est pas d'accord, d'autant plus que le sens de ses conclusions est connu depuis plusieurs jours, donc il n'y a pas de surprise.

**L'autoroute permettra l'amélioration du cadre de vie en éloignant la route des habitations.** Si les études de report de trafics peuvent se discuter, il est indéniable que le report sera significatif, on améliore le cadre de vie en éloignant la route des habitations. Si l'itinéraire de substitution devra re-traverser des villes comme Soual et Puylaurens, celles-ci seront aménagées en conséquences et le nombre de véhicules sera peu significatif. D'autant plus que l'abaissement du prix du péage du fait de nouvelles subventions publiques viendra accroître l'attractivité de l'autoroute.

L'actuelle RN126 n'est pas plus accidentogène que les routes de taille similaire, on aura tout de même un gain relatif en sécurité.

Donc pour conclure, **il y a une raison impérative d'intérêt public majeur à faire ce projet au vu de la taille du bassin Castres Mazamet.**

**Sur l'étude des alternatives**, autre condition nécessaire mais non suffisante à l'obtention de dérogation :

On voit que les alternatives ne sont étudiées que sur le tronçon de création *ex-nihilo* de l'A69, et non du doublement des voies de l'A68. Le rapporteur s'appuie sur les éléments fournis dans la demande de dérogation, qui analyse correctement plusieurs alternatives à savoir :

- le fait d'améliorer **la desserte ferroviaire est extrêmement coûteux**, des milliards d'euros, c'est une solution peu flexible qui ne vient par ailleurs pas réduire le trafic de poids lourds et qui ne dessert pas le même territoire,

- l'aménagement en deux fois deux voies de la RN entraînerait la détérioration du cadre de vies habitants qui la bordent, et cela aurait un impact sur la biodiversité similaire à celui de l'A69, donc nécessiterait les mêmes dérogations,
- un aménagement alternatif sur quelques tronçons ne permettrait pas un gain de trajet significatif et n'aurait pas d'impact sur l'amélioration du cadre de vie des riverains.

Une autoroute, en offrant une possibilité de 130 km/h, vient **répondre au besoin de gain de temps et permet d'éloigner la circulation des habitations**. Il encourage le tribunal à s'appuyer sur la jurisprudence récente du Conseil d'État<sup>4</sup> du 25 novembre 2025, précisant qu'il ne faut pas que les caractéristiques du projet soient modifiées par le projet alternatif. Ici, il n'y a pas de projet alternatif qui réponde aux besoins identifiés. Cette jurisprudence donne raison, par principe, à la solution préconisée par le pétitionnaire.

Sur le dernier critère, celui du **maintien dans un bon état de conservation des espèces** :

Selon lui, les **études fournies décrivent bien les impacts** et les mesures ERC<sup>5</sup> sont suffisantes. S'agissant des deux centrales temporaires permettant de faire du bitume, ces centrales font parties intégrantes du dossier et leur impact est étudié dans le dossier global.

Sur le château de Scopont : il n'y a pas de confusion avec un autre bâtiment contrairement à ce qui a été avancé, s'il est parfois désigné par erreur dans le dossier comme « Château du Pastelier » il est néanmoins correctement identifié. Il est très largement inclus dans le projet, il y a dans le dossier une seule inexactitude mineure, c'est que contrairement à ce qui a été dit dans le dossier, le château est visible depuis l'autoroute à un endroit très précis. Par ailleurs, le bois entourant le château le protège des nuisances. Il n'y aura donc pas de nuisance sonore. Il note que le dossier de demande d'autorisation environnementale présenté par le pétitionnaire ATOSCA contenait des avis critiques de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) suggérant à deux reprises que le tracé de l'autoroute soit revu pour passer plus près du bâtiment. Par ailleurs son avis sur le périmètre d'exclusion, qu'il inclut dans la commission d'enquête parlementaire, n'est pas une prescription mais n'est que consultatif.

Sur l'ouvrage d'art franchissant l'Agout, aucune insuffisance n'a été remarquée.

Les collectivités concernées sont exclusivement celles traversées par l'autoroute.

Sur l'enquête publique, liée aux reproches de violation de la convention d'Arrhus, et de l'article 7 de la Charte de l'environnement : s'il est vrai que le dossier était complexe et épais, il avait l'avantage d'être complet et le nombre de participant conséquents montre que cela n'a pas empêché les personnes de s'en saisir. Par ailleurs, en ce qui concerne la mise à disposition du dossier dans les collectivités, si la commune de Teulat n'a pu le mettre à disposition de ses administrés faute d'ordinateur à la mairie, il aurait été facile à la commune de demander à ce qu'un ordinateur soit prêté, et les habitants pouvaient également aller consulter le dossier dans un commune voisine. Concernant la commission d'enquête parlementaire, il est rappelé que celle-ci n'a aucun pouvoir décisionnaire, elle est simplement là pour donner son avis.

4 [www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-11-21/495622](http://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-11-21/495622)

5 Mesures Eviter Réduire Compenser

**Concernant les mesures de compensation :**

Il est reproché une méthodologie imprécise mais celle préconisée par l'État est exhaustive, les quatre espèces mises en exergues par les requérants ne font pas l'objet de manque dans le dossier et il n'y a pas de confusion dans les mesures.

Au demeurant, le rapporteur considère que les prairies à Jacinthe de Rome situées en contre-bas du château de Scopont ont bien été incluses dans étude d'impact, et qu'il aurait été démontré par le pétitionnaire que les travaux n'auront aucun impact sur alimentation en eau de la prairie humide.

Comme elles ne seront pas impactées, les stations de jacinthes n'ont pas à être compensées.

Concernant les zones humides :

**Les compensations zones humides mutualisées avec les compensations inondations ne posent pas de problème, rien ne l'interdit juridiquement**, le ratio surfacique de 246% de compensation zones humides était bien au-delà du taux de d'équivalence fonctionnelle fixée par la Loi L163-1 et le SDAGE Adour-Garonne et que l'équivalence fonctionnelle était donc forcément bien compensée aussi. On ne parle pas de création de zone humide *ex-nihilo*. Par ailleurs, pour évaluer la fonctionnalité des zones de compensation, **tout est renseigné correctement**, notamment car **il n'est pas exigé que toutes les fonctionnalités des zones détruites soient compensées, mais seulement les principales**. **Or 11 sites de compensation ont montré leur efficacité**. La méthode utilisée ne peut être remise en question, puisqu'encore une fois elle est documentée et s'appuie sur des recommandations institutionnelles. Par ailleurs, le simple avis d'un spécialiste diligenté par les opposants ne lui paraît pas suffisant pour remettre en question les analyses, d'autant plus que son étude est contestée par le concessionnaire.

Par ailleurs, Atosca et ASF<sup>6</sup> ont bien pris en compte les avis du CNPN<sup>7</sup>.

Concernant les **risques d'inondation aggravé et d'inondabilité de l'autoroute en cas de crues décennales, le moyen n'est pas étayé**.

**Sur les centrales à bitume :**

Le volet est instruit dans les mêmes conditions, embarquées par les AE, donc sans soucis de procédure. Il n'est pas établi qu'il y a des maisons dans un rayon de 100m autour des centrales, celles existantes ont été détruites, il ne reste qu'un bâtiment non habité. Un contrôle strict des fraisats est prévu.

Sur les défrichements, il y a une bonne anticipation des compensations foncières et financières.

**Sur les arbres d'alignement :**

Il rappelle qu'on ne pourrait pas porter atteinte aux arbres d'alignement, mais certain boisement n'aurait pas fait l'objet de dérogation, certaines ont été faites, mais nous ignorons ce que les demandes de dérogation sont devenues. Cependant, il considère que la nécessaire demande de dérogation pour les arbres d'alignement date du 19 janvier 2022 (application article L350-3 du code de l'environnement), est arrivé après le dépôt du dossier soumis à l'AE, les AE ont donc été délivrée sans prendre en compte le besoin de dérogation supplémentaires. Donc celles-ci n'étaient pas nécessaires.

---

<sup>6</sup> Autoroute Sud de France.

<sup>7</sup> Conseil National de Protection de la Nature.

## L'État, représenté par ????

Il indique être bref car **il est en accord avec tout ce qu'a dit le rapporteur**.

Les autorisations environnementales sont un sujet sérieux, pris en compte avec attention par l'État, qui veille à bien étudier les demandes avant de les accorder. Par ailleurs, on observe que tous les recours intentés contre les AE ont été rejetés [ici lae scribe a écrit blablabla].

Nous avons gagné tous les contentieux. **Le jugement en première instance est une anomalie**. S'il était historique, c'est parce qu'il était **non conforme au droit et aux jurisprudences**.

L'État de droit ne doit pas faire obstacle à la réalisation de projets. La protection n'est pas une interdiction.

Sur le jugement en lui-même, les motifs de la RIIPM sont analysés partie par partie et non dans leur ensemble. De plus, les conséquences de l'arrivée de l'autoroute ne sont pas étudiées sur le temps long, contrairement à ce que demandent les jurisprudences. **Aucune RIIPM n'a jamais été refusée pour une autoroute**. Tout a été validé depuis le début pour ce projet, la DUP a même été confirmée par le Conseil d'État. Par ailleurs, la LOM cite ce projet, et ce bassin a droit à son développement. [BLABLA sur l'enclavement]

Tous les acteurs présents dans la salle d'audience viennent prouver qu'il y a un besoin. En soutenant les appellants, ils rappellent que **le territoire a droit, lui aussi, à son développement**. Pourquoi les habitants n'auraient-ils pas le droit de se rendre rapidement dans les grandes infrastructures de la métropole ? S'agissant des établissements de santé, la vie et la mort se jouent parfois à quelques secondes d'accès à l'hôpital, et ces secondes peuvent être gagnées par l'autoroute.

Sur la question des alternatives, les associations ne font qu'esquisser des alternatives, et aucune n'est satisfaisante. C'est d'ailleurs ce que dit le Conseil d'État (il ne cite pas de jurisprudence) : le besoin et l'objectif doivent être acquis de la même manière pour qu'une alternative soit satisfaisante.

Concernant les mesures compensatoires, il indique que le dossier est technique et encourage le tribunal à suivre le rapporteur public. Les adversaires ne sont pas rigoureux dans leurs analyses, alors que notre suivi est dynamique et adaptable.

Il fait un écart en disant qu'il anticipe les remarques des adversaires, et cherche à justifier les dépassements d'emprise. **Il arrive souvent que le projet doive s'adapter et dépasse un peu**.

Le président lui coupe la parole pour lui indiquer que ce n'est pas le sujet et qu'on anticipe rarement correctement ce que vont dire les adversaires.

L'État termine en disant qu'ils poursuivront **leur suivi méticuleux, que l'exécution des travaux s'est pour le moment déroulée sans accroc** et que cela va se poursuivre ainsi.

## Me pour Autoroute Sud de France (aka Vinci → A680)

Avec lenteur et détachement, il explique que le problème de ce dossier, c'est qu'**il n'y a pas suffisamment de distinction entre l'A69, qui est une création ex-nihilo, et l'A680**, qui est le doublement de voies existantes.

En s'attachant uniquement au doublement, il indique que les effets positifs sur la sécurité routière sont mesurables pour cette portion, et que le motif sécuritaire suffit pour emporter la RIIPM.

Concernant les alternatives, le débat ne peut également pas être le même, et il ne voit pas quelles alternatives au doublement de la voie pourraient répondre au besoin de sécurisation de l'A680. Sur les autres moyens, il se rapporte à ses écritures.

## Me Enckel Pour Atosca

Il dit qu'il va être sobre et concis.

Le doute sur l'opportunité doit être levé, avec le CNDP et la DUP on peut s'accorder sur une unanimité du besoin d'amélioration de la desserte. **Toutes les consultations vont dans le même sens, celui d'un besoin d'un meilleur accès à Toulouse, la démocratie participative l'illustre.**

Il remercie le rapporteur public avant de rappeler que « l'A69 est un moyen, pas une fin en soi », et qu'aucune des solutions alternatives ne vient répondre au moyen. Il souligne que, **sans contrat de concession, tout aurait été plus long** au vu des sommes engagées. Par ailleurs, pour aucune des solutions il n'est pas démontré qu'elles porteraient moindre atteinte à l'environnement que le projet actuel.

Il ajoute un mot sur les alignements d'arbres, en rappelant au tribunal qu'il est tenu d'appliquer la loi sans le décret d'application, et donc sans besoin de dérogation. L'AE vaut dérogation, comme pour les permis de construire dans les plans d'urbanisme, lorsqu'ils sont suffisamment instruits.

Hors ici, il a eu une analyse globale par le porteur du projet, les objectifs sont atteints, tout est conforme.

Pour le reste, il s'en remet à ses écritures.

## Me Schlegel pour les collectivités et le département du Tarn

Elle indique que **les collectivités**, habituellement incapables de s'entendre en raison des variabilités des bords politiques, **s'accordent sur le besoin de cette autoroute**. Il y a un consensus rare, elles attendent depuis longtemps l'autoroute. Elle souhaite revenir sur les enjeux constitutionnels de l'autoroute. En effet, elle rappelle que le **principe d'égalité des territoires est inscrit dans une loi constitutionnelle**. Toutes les communes doivent avoir accès aux infrastructures nécessaires.

De même, dans la charte constitutionnelle de l'environnement, l'article 6 parle de DÉVELOPPEMENT durable. On ne doit pas omettre l'aspect développement, qui est l'inverse de la décroissance, et s'inscrire dans le développement social.

Pour la RIIPM, il n'y a pas de question d'urgence, mais au contraire, il faut s'inscrire dans le temps long, en étant pris dans les enjeux locaux et nationaux. On accompagne le développement d'une commune qui n'a pas à souffrir d'une situation critique.

Elle abonde dans le sens du rapporteur public, mais à titre subsidiaire, on peut critiquer la variabilité des curseurs utilisés par le jugement (sur la période, la taille des collectivités visées, etc.). Le jugement ne fait donc pas une analyse cohérente. Il faudrait, pour cela, qu'il y ait une même échelle pour tous les indicateurs.

## Me Heymans pour la région Occitanie

Il intervient volontairement pour exprimer avec force son soutien indéfectible au projet. Selon lui, **il y a un consensus chez les acteurs locaux** en faveur de cette autoroute.

Il justifie la légitimité de l'intervention volontaire des collectivités territoriales, car celles-ci ont pour raison d'être la défense de l'intérêt public. **Elles portent la voix du peuple**, car y siègent des personnes élues. Nous sommes donc les mieux placés pour dire ce qui relève d'une RIIPM ou n'en relève pas.

Selon lui, un des éléments essentiels qui permet de qualifier la RIIPM, c'est **le principe d'égalité territoriale**, et ce point est au sommet de la hiérarchie des normes.

Pour le cas d'espèce, on parle de **temps long** afin, *in fine*, de garantir l'égalité entre les différents territoires. En tant que région, il paraît nécessaire de garantir cette égalité, et c'est là la force de la caractérisation de la RIIPM.

Il dit ensuite qu'il s'accorde, du reste, avec le rapporteur public.

**Les avocats de Guintoli et de Pierre Fabre s'en remettent à leur écritures<sup>8</sup>.**

## Me Pointeau pour les entreprises locales (en gros la Chambre du Commerce et de l'Industrie et autres associations d'entreprises.)

Il tient à rappeler l'importance du bassin Castres-Mazamet, qui est au cœur des débats.

**Il félicite le travail du rapporteur public**, avant d'être repris par le président qui lui indique que c'est au tribunal qu'il doit s'adresser.

Il souligne l'initiative de **création d'un comité de développement** avec des entreprises afin d'accompagner l'arrivée de l'autoroute. C'est rare, c'est une initiative locale qui permet de définir, avec l'autoroute, un véritable projet de territoire sur tous les plans. Le département du Tarn est spécifique, avec une scission très visible entre le Nord et le Sud, mais il y a une équivalence entre ces deux parties, avec Albi et Castres qui sont similaires. Or, avec l'A68, il y a un développement, donc **on ne peut pas priver le Sud d'un tel développement**.

## Me Rover pour les requérant.es :

« Vous allez clore la saga juridictionnelle de l'A69, dans un contexte particulier au vu de la composition du tribunal. Nous ne contesterons pas l'absence de récusation, mais je ne vous cache pas que **nous nous sommes interrogés sur le fait de venir ou non ce matin**. Cependant, il était finalement **inenvisageable de renoncer à cette occasion de vous démontrer une nouvelle fois les inégalités de ce dossier**. Vous le savez, en droit de l'environnement, la matière est juridique mais également scientifique. Vous êtes là pour juger de la technicité, et pour ce faire, vous pouvez vous appuyer sur plusieurs documents.

---

<sup>8</sup> S'en remettre à ses écritures signifie je ne plaide pas, tout est déjà dans les mémoires que je vous ai transmis. En droit administratif les procédures sont essentiellement écrites

Il y a eu l'évaluation environnementale. Pour la réaliser, des experts sont consultés, et la particularité de ce dossier, c'est que **les avis sont tous négatifs ou extrêmement critiques** (CNPN, etc.).

Tout le monde conclut à une insuffisance du dossier, **en particulier sur l'aspect des zones humides.**

Sur un autre volet, une contre-expertise du Commissariat à l'investissement indique que le nombre de voitures n'est pas suffisant pour justifier une autoroute. L'avis de la commission locale SAGE<sup>9</sup> Sor -Agout : défavorable également !

**Il était manifeste que les AE allaient être annulées, et c'est ce qui s'est fait en première instance.** Les magistrats ont fait preuve d'une analyse juridique particulièrement fine, et en utilisant la grille du CE, ils ont conclu à l'absence de RIIPM.

Aujourd'hui, on vous propose un amoindrissement de la RIIPM.

Pour rappeler le contexte, il existe des lois de l'Union Européenne qui encadrent la protection de l'environnement, et le cadre de la RIIPM permet d'y déroger. Mais on ne peut pas y déroger simplement en démontrant un besoin, mais bien en invoquant une raison impérative d'intérêt public majeur. Si nous regardons simplement la définition d'impératif : « Qui s'impose avec nécessité, avec urgence. » **Ce n'est pas un simple besoin.** Si l'on souhaite utiliser la notion de RIIPM ici, alors il faut faire évoluer la loi Habitat pour retirer le caractère impérieux d'un projet.

Elle revient sur une des jurisprudences sur laquelle s'appuie le rapporteur, celle du CE de 2020<sup>10</sup>: il s'agit là d'une carrière, ce projet est doté d'une RIIPM car elle permet d'exploiter le seul gisement à l'échelle européenne, et que la cessation de son activité entraînerait la fermeture de l'entièreté de la filière française associée. L'impact serait donc énorme, rien à voir avec l'ampleur de l'A69.

Elle vient aussi dire que l'on peut utiliser la jurisprudence dite « Société Batignière<sup>11</sup> » portant sur les logements sociaux. Dans ce cas, la construction s'inscrivait dans un projet d'aménagement pour répondre à un enjeux social majeur, le logement, s'inscrivant dans une politique nationale imposant par la loi SRU<sup>12</sup> un taux minimal de logements sociaux, dans un parc variable, que la construction de nouveaux immeubles venait sécuriser.

Ici, le projet d'autoroute n'est pas justifié par une politique publique avec des enjeux sociaux, ni de politique nationale nous imposant de construire des autoroutes. Les circonstances ne justifient pas la dérogation.

Elle encourage les magistrat.es à procéder en deux temps : **identifier le besoin auquel est censé répondre le projet, et ensuite s'il peut répondre efficacement et de façon significative au besoin.**

Il y a 3 critères pour justifier une RIIPM : économique ( en cas d'enclavement), sécuritaire (si le trafic est congestionné et qu'il y a une moyenne de morts sur les routes élevée) et l'intérêt social (amélioration du cadre de vie, qui ne se suffit pas à lui même).

Que nous dit le porteur de projet à ce sujet ? On ne sais plus très bien, initialement on nous parlait d'enclavement, là on dit décrochage... Et finalement, le rapporteur public nous dit que ce n'est pas la question et que le projet, de part sa nature, suffit à justifier d'une RIIPM.

9 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

10 <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2020-06-03/425395>

11 [www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-01-29/489718](https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-01-29/489718)

12 Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, qui encadre notamment la construction de logements sociaux (=HLM).

On vous propose une présomption irréfragable d'une RIIPM. Quel besoin ? Quelles nécessité ?

**Tout se base sur des hypothétiques impacts**, ce raisonnement ne repose sur rien à part la croyance qu'une autoroute apporterait bonheur, développement économique et meilleurs cadre de vie.

En 2025, on ne peut plus dire cela. **Ce projet est un projet des années 60**, la chance que vous avez c'est que de fait il y a des bilans de conséquences, des bilans LOTI<sup>13</sup> des impacts avec des impacts des autoroutes. Les experts disent qu'il n'y a pas de lien entre ce type d'infrastructure et le bon développement des basins reliés.

Aucune pièce dans le dossier ne vient expliquer pourquoi il faut une autoroute vers Toulouse, le CNPN l'a d'ailleurs pointé, sans être écouté.

Mais plus encore, sur le comité de développement, qui vient travailler les effets de l'arrivée de cette autoroute : la création de comité advient après le dépôt du projet. On est à l'envers !

**On fait le projet et ensuite on étudie les effets.**

On nous parle également d'équité territoriale, qui justifierait tout, et bien, on a **le doit de façon identique à vivre dans un environnement sain**, et c'est aussi inscrit dans la Constitution.

Toujours sur l'équité : on vous dit Castres à droit à une autoroute car toutes les autres villes en ont une. Mais dans ce cas là pourquoi Albi ne ferait pas un aéroport comme castres ?

C'est absurde !

**L'autorité environnementale dit que le projet est anachronique**, que la RIIPM n'est pas justifié, les préfets se sont assis dessus et ont interdit d'en parler. Aujourd'hui, rien ne vous permet de remettre en question le jugement de première instance, basée sur les données de l'INSEE. Les magistrats se sont appuyées sur l'ART<sup>14</sup> pour conclure sans détour à une absence de RIIPM.

Sur les deux autres motifs :

Au stade du sursis, le rapporteur, qui est le même qu'aujourd'hui, écartait le motif de manque sécurité et le motif social. Mais après l'instruction, il y voit des raisons de justifier la RIIMP.

Sauf que depuis les travaux de la RN 126, permettant d'éviter les villages de Soual et Puylaurens, **il n'y a pas eu d'accident majeurs. Le trafic n'est pas congestionné.**

Sur l'amélioration du cadre de vie : les personnes directement concernées se sont manifestées dans la salle, pour vous rappeler l'absurdité de l'argument. Quand bien même, ce n'est même pas le sujet, **l'éloignement de la route de certaines habitations ne peut justifier une RIIPM.**

Le jugement de première instance est le meilleur avocat de l'absence de RIIPM.

**Concernant les alternatives au projet :**

On vous dit que les alternatives ont été étudié sous 3 volets, mais, regardez bien le dossier avec les éclairages des différents organes consultatifs indépendants et compétents : **la recherche d'alternative n'est pas assez documentée, tout est trop rapidement évoqué.**

Elle liste ensuite tout les organes en question venant conforter son argument.

La vraie raison, finalement évoquée par le rapporteur public, c'est que c'est beaucoup plus rapide de créer une autoroute, avec un contrat de concession.

13 Bilan de la loi d'orientation des transports intérieurs, méthode de bilan post-projet.

14 Autorité de régulation des transports : une autorité publique indépendante qui veille à la régulation des différents modes de transport.

On peut donc affirmer que **l'autoroute se crée uniquement pour des questions de procédures, et non par raison impérative.**

**Sur les mesures compensatoires**, dont la mise en œuvre doit être concomitante aux atteintes, Les zones humides ont des rôles essentiels, des rôles hydrologiques, biogéochimique, de gestion des inondation. Tout ces éléments et en particulier la mise en place de mesure d'équivalence fonctionnelle (qui n'est pas suffisante), ont été étudiés par un bureau d'étude financé par Atosca, et qui avait donc des intérêts dans l'affaire.

Ainsi, des études indépendantes pointent que la fonctionnalité hydrologique n'est pas assurée, donc les autres fonctionnalités ne seront pas assurées, c'est la commission de l'eau qui le dit.

#### **Sur la mutualisation de certaines zones de compensation :**

On va décaisser des espaces, pour potentiellement atteindre la nappe, ce qui va drainer les zones humides , pour faire des bassins de gestion du risque d'inondation. Et dans le dossier on appelle cela une création de zone humide. La commission locale de l'eau le dit d'ailleurs, ces décaissement vont au contraire impacter les zones humides restantes, donc la mutualisation des espaces n'est pas possible.

Le bureau scop-sagne vient faire une contre-expertise et conclu, tout comme la commission de l'eau. Ainsi le taux de compensation de 150 % requit par le SDAGE n'est pas atteint.

#### **Sur les espèces protégées :**

Le CNPN explicite l'insuffisance des données relatives à ces espèces dans le dossier, et ces insuffisances entraînent que l'on ne peut pas mesurer l'impact du chantier sur ces espèces, toujours selon le CNPN. De même, il indique que la méthode de dimensionnement des impacts est difficilement compréhensible, si même les scientifiques du CNPN ont du mal, comment pourriez vous comprendre la méthode ?

Sans m'appesantir, je vous rappelle que vous devrez prendre en compte les circonstances de fait, et dans les faits, au jour ou vous allez statuer vous ne pourrez pas oublier le contexte actuel.

**« Je ne plaiderais pas les autres moyens, je ne vous demande pas de faire preuve d'audace, ni de faire attention à votre rôle, parce que ces mots ne trouveront pas d'écho ici. »**

#### **Me Yzquierdo, pour Notre affaire à toustes :**

Elle rappelle que la récusation ne visait pas personnellement les juges mais la bonne fonctionnalité de l'institution. **La justice ne doit pas être seulement rendue, mais donner le sentiment qu'elle a été bien rendue.**

« Je n'ai pas le cœur à plaider, je ne reviendrais pas sur la méconnaissance de la convention d'aaruhs, ni sur l'opportunité de faire quelque chose d'historique et de sauver le droit de l'environnement. J'ai l'impression que les dés sont jetés et mais j'ai fait le déplacement car je crois encore en la justice et par respect pour vous et pour les justiciables »

Mais certains éléments sont injustifiables : **les travaux sont avancés, mais à quel prix ?**

47 RMA, des plaintes au pénal, le chantier est donc pavé d'irrégularités (elle liste les irrégularités).

Le juge la coupe en disant que le sujet se sont les autorisations environnementales.

Elle explique qu'elle ne va pas faire semblant de revenir sur le fond donc qu'elle finit.

Les conditions sont occultes dans la réalisations de ces AE, on pourrait même en rire s'il n'y avait pas des drames tels que tentatives d'homicides liées à ATOSCA par ses entreprises de sécurité.

Le juge la recoupe, il dit qu'il est très content qu'elle soit là mais que ça n'est toujours pas l'objet de l'audience.

Elle reprend, et parle du gain : sacrifier 400 hectares pour 15 min en autoroute.

« Je n'irai pas plus loin car **votre décision sera décevante mais pas surprenante**, et si vous suivait le rapporteur, votre jugement ira dans le sens de la destruction du droit de environnemental à l'œuvre partout. Et votre décision ne sera pas historique. »

## **Me Faro pour Les Valons**

Il y a un malentendu initial dans le projet : on est comme dans de veilles conférences sur le climat où on met en balance le désenclavement et l'écologie.

Et puis il y a le fait de parler de désenclavement, de droit à l'autoroute, ça va un peu loin, ici on ne parle pas d'une île du pacifique à relier.

Revenons au terme de la RIIPM, elle permet de faire quoi ? De déroger à une infraction pénale.

C'est une particularité juridique très étonnante, cette dérogation est très dérogatoire, on est sur une procédure exceptionnelle quand on ne peut pas faire autrement. Une autorisation a déroger aux principe de conservation et de protection de l'environnement. Ici quel est le besoin : un gain temps ? De 35 min ? Cela vient se cristalliser autour d'une question de productivisme vs contre-productivisme.

**Aujourd'hui ces 35-20 min sont ridicules, on gagne 20 min sur l'effondrement des espèces** protégées, on est dans un chacun pour soi. Moi je veux mon aéroport moi je veux mon autoroute... Ce projet, c'est un autoroute dont l'usage va emmèner plus de CO2 qu'une route nationale. On ne va pas dans le sens des accords de Paris, et demain, on viendra pour la LGV, qui engendre des destructions de l'environnement également pour gagner du temps. Mais **on gagne du temps pour quoi ? Pour aller dans le mur ?**

Il vous faut prendre de la hauteur, le jugement de première instance est parfaitement motivé, et remotiver en appel, ce n'est pas dénigrer. J'espère que le représentant de l'État, nommant comme anomalie le jugement, a conscience que son affirmation est choquante. Je ne comprend pas d'ailleurs pourquoi il critique le fait d'avoir analysé point par point la RIIPM, j'espère que vous ferez de même, cela va dans le sens de la jurisprudence.

Dernier point. Contrairement à ce qu'à avancé ma consœur, je pense que vous pouvez analyser les arguments scientifiques. Vous êtes des toutologues. Vous avez beaucoup de pouvoir, notamment, celui d'analyser, comme le préfet, les avis est données scientifiques. Qu'allez vous faire des avis diverses, notamment du CNPN ?

Si le CNPN ne peut donner l'aval en droit, donc votre jugement, viendra dire que le CNPN c'est trompé, avec toute son expertise et son poids d'analyse.

Du reste, je m'en remets à mes écritures.

Le président rappelle que c'est un projet hors-norme, et la cours d'appel est jeune à Toulouse. Les droits utilisés sont légitimes mais la juridiction fait ce qu'elle peut.

Teulière a une question concernant les références de l'avis de la commission locale de l'eau, une fois la précision apportée, la séance est close.

Le résultat sera rendu au plus tard le 30 janvier.

Sans surprise, le jugement en première instance est annulé, les demandes des associations sont rejetées. Suite au Conseil d'État.