

PAGE DE GARDE

On voulait faire un truc beau et vendeur qui vous aurait donné envie de lire.
Mais là vous avez juste le choix de nous faire confiance.

Audience au Tribunal Administratif de Toulouse
Seconde audience au fond
Dossier A69 & A680
18 fev 2025

3ème chambre, audience publique du 18/02/2024 – 9h

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

9h13 Entrée des Magistrates.

La présidente dit bonjour, rappelle les règles du tribunal : elle veut le calme, comme la dernière fois afin d'assurer le bon déroulement des débats et une bonne administration de la justice.

Il y a 4 dossiers en tout.

1er dossier : 2305544 (rapporteure : Mme Marie-Odile Meunier Garner)

Demande d'annulation de l'arrêté interdépartemental du 1er mars 2023 des préfets de la Haute Garonne et du Tarn portant autorisation au titre de l'article L181 du code de l'environnement ('autorisation environnementale'?) concernant la liaison autoroutière de Verfeil à Castres (A680) - A69, avec 14 co-requérant.es*.

En outre, en intervenantes volontaires nous aurons l'association Notre Affaire à Tous représentée par Me Marine Yzquierdo et l'association Les Vallons représentée 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 intervenante volontaire et représentée par le cabinet Freche et associés et la société Atosca est observateur représentée par le cabinet Enckell Carl.

2ème dossier : 2303830 (rapporteure : Mme Marie-Odile Meunier Garner)

Requête en annulation de l'arrêté du Préfet de la Région Occitanie et de Haute-Garonne en date du 2 mars 2023 portant autorisation au titre de l'article L181-1 et suivants du code de l'environnement ('autorisation environnementale') de la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil, avec 14 co-requérant.es¹.

En intervenante volontaire nous aurons l'association Notre Affaire à Tous représentée 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 ASF - VINCI Autoroutes est observateur et représenté par le cabinet Gide Loyrette Nouel.

3ème dossier : 2304976 (rapporteure Mme Marie-Odile Meunier Garner)

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

¹ Ces deux dossiers sont portés par France Nature Environnement Midi Pyrénées et treize autres co-requérant·es (Agir pour l'environnement ; Amis de la Terre Midi Pyrennées ; 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 Pyrennées Languedoc Roussillon ; Confédération Paysanne du Tarn ; Société atelier Missegle et atelier Joly) représentés par le cabinet Terrasse-Rover.

vers le nord le tracé pour être conforme aux textes régissant la protection des monuments historiques.

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

4ème dossier : 2305322 (rapporteuse Mme Marie-Odile Meunier Garner)

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 Château 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 (DRAC) d'Occitanie.

Globalement pour tous les dossiers, les demandeur·es requièrent l'annulation de l'autorisation environnementale avec remise en état et 7000€ de dédommagement pour payer les frais d'avocate.

Les défenseurs requièrent le rejet de la requête, sur le fondement d'irrecevabilité, à titre subsidiaire pour l'absence de fondement et à titre infiniment subsidiaire la mise en œuvre de l'arrêté d'autorisation des travaux. Ils demandent 3000€ de dédommagement.

I La Rapporteuse Publique

9h27 Mona Rousseau, magistrate

Les 4 arrêtés ont déjà été examinés en novembre. La préfecture a déposé une note en délibéré qui a provoqué la réouverture de l'instruction. Les éléments nouveaux que présente cette note concernent l'évolution du prix des péages.

Pour se remettre dans le contexte, on parle aujourd'hui de la liaison Castres-Toulouse de 84km, 1h10 de trajet. Le projet dont on parle comprend la mise à 2x2 voies de l'A680 entre Verfeil et Castelmourou et la création d'une nouvelle autoroute sur 53km, l'A69, entre Verfeil et Castres, par le concessionnaire Atosca.

Le 1er et 2 mars 2023, les arrêtés préfectoraux délivrant l'autorisation environnementale du projet ont été rendus. Ce sont ces arrêtés qui sont contestés ici, et il n'y a pas de difficulté sur la recevabilité de la requête. Les requêtes sont collectives, et puisque FNE Midi-Pyrénées est agréementée "association pour l'environnement" elle a la légitimité de porter cette requête. Dès lors qu'au moins une des des co-requérantes est recevable, l'ensemble de la requête est recevable. Les conclusions de tous les requérant·es sont prises en compte.

On commence par l'examen du bien fondé des requêtes :

Il faut retenir l'absence de RIIPM (Raison Impérative d'intérêt Public Majeur), autant pour l'arrêté du 1er mars que pour celui du 2. On ne peut pas diviser le projet, ces autorisations doivent être étudiées de concours, puisque la RIIPM s'applique sur le projet dans son entièreté.

Pour rappel, sur le projet de mise à 2x2 voies de l'A680, il y a 68 espèces animales protégées concernées ; pour le projet d'A69, il y en a 157 et 5 espèces végétales.

Pour justifier la dérogation « espèces protégées », il y a trois conditions qui sont cumulatives (cf l'article L411-2 (4°, c) du Code de l'Environnement) :

- Absence d'alternative,
- maintien dans un bon état de conservation des espèces et habitats protégés dans leur aire naturelle de répartition,
- RIIPM (Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur).

La notion de RIIPM n'est pas définie par les textes, mais la jurisprudence à ce propos est fournie et très exigeante. On ne parle pas ici de l'intérêt d'un projet mais de sa nécessité, son urgence à être mis en œuvre.

Le 25 mai 2018, le Conseil d'État a jugé que l'intérêt qui justifierait la dérogation espèces protégées doit être tel qu'il peut être mis en balance avec la destruction des habitats naturels.

Il faut faire un contrôle de proportionnalité, on ne statue pas aujourd'hui sur les atteintes actuelles du projet, mais sur les atteintes qu'il y aura en fonction des objectifs du projet.

Encore une fois, il faut faire la distinction entre RIIPM et DUP (Déclaration d'Utilité Publique), il y a une hiérarchie entre ces deux notions. La DUP est largement moins exigeante que la RIIPM et ne garantit en aucun cas la validité de l'autorisation environnementale.

Rapporteure Public

D'après l'article L411-2, la RIIPM peut être justifiée par des arguments de santé et de sécurité publique, mais aussi par des intérêts économiques et sociaux.

Pour expliciter, voici des notions pouvant être invoquées pour essayer de justifier une RIIPM :

- la sécurité publique : conditions de circulation, report de trafic pour diminuer le caractère accidentogène ;
- économique : favorisation du développement économique et de l'attractivité du territoire ;
- social : amélioration des conditions de vie des riverains, gain de confort ;

Il peut aussi y avoir un intérêt environnemental mais c'est très rarement soulevé, à la marge.

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

Au moins un de ces intérêts doit s'imposer avec impérativité, urgence. Sur le cas de l'A69, voilà les arguments évoqués pour justifier la RIIPM:

- Intérêt économique : désenclaver le bassin Castres-Mazamet qui serait en décrochage : faible croissance démographique, peu d'attractivité d'emploi et vieillissement de la population.
- Sécurité : une autoroute est une liaison routière sécurisée de fait et elle permettrait un report de trafic de la RN126, sécurisant les deux itinéraires.
- Intérêt social : amélioration du cadre de vie des riverain·es, meilleur confort puisque l'accès aux équipements toulousains facilité.

La déclaration d'utilité publique (DUP) a été décidée par décret du Conseil d'État, mais le degré de contrôle que doivent exercer les juges n'est pas le même, il est plus élevé pour la RIIPM.

Il y a besoin de cette RIIPM pour déroger à l'article L411-1 du code de l'environnement. Elle n'est pas prise en compte au stade de la DUP, ce qui est regrettable, cela arrive trop tard. Dans tous les cas, une DUP n'implique pas une RIIPM.

La loi LOM indique en effet que le projet est prioritaire, mais cela ne sous tend pas une RIIPM, ça permet de décider où vont les crédits de financements, rien à voir avec la légalité du projet, même si ça pourrait être un léger indice de RIIPM.

Le gain de temps induit par le projet est l'argument de base pour justifier l'utilité du projet. Il y a de nombreuses approximations sur ce calcul, mais on peut partir sur un gain de 20 minutes pour 1h10 de trajet.

L'A69 pourrait favoriser un report de trafic. D'après l'étude d'impact, il y a au plus 14 000 véhicules par jour qui circulent sur la portion Castres-Soual de la RN126. Il y aurait un report de 70% véhicules légers sur l'autoroute, mais cette hypothèse est largement optimiste. Le report conséquent

mais en deçà des seuils en général utilisés. On considère généralement qu'une autoroute est justifiée et rentable autour de 40 000 véhicules/jour.

La rapporteure publique n'est pas sensible aux arguments des requérant·es qui disent que le prix élevé des péages a une incidence négative sur le report de trafic puisque rien ne vient le prouver. La préfecture amène dans la note en délibéré une réduction du coût des péages, mais qui est si infime que la rapporteure publique est d'avis de ne pas non plus la prendre en compte.

Rapporteure Publique

L'objectif affiché de ce projet est de désenclaver. **La défense peine pourtant à prouver l'enclavement du bassin Castres-Mazamet.** On nous présente des graphiques mais qui semblent tout juste indiquer un léger recul d'attractivité ; les requérant·es montrent d'ailleurs que cette dernière est comparable à d'autres villes de la région. Le secteur de Castres est d'ailleurs en légère croissance démographique, ce qui implique une attractivité. Le solde de natalité est supérieur à celui d'Albi et Carcassonne, le nombre d'emplois est comparable à celui d'Albi...

Par ailleurs, cette métropole est à 1h10 de Toulouse, elle dispose d'une liaison ferroviaire, de lignes de bus, d'un aéroport national et de la totalité des 35 équipements de la gamme supérieure.

Ce qui ressort, c'est que la dynamique économique de Castres est faible, mais qu'il est excessif d'évoquer un décrochage.

Sur l'intérêt économique donc, la démonstration de l'urgence est vague, on n'est pas convaincu. Cette démonstration ne prend d'ailleurs pas en compte la spécificité du territoire, notamment lors des comparaisons avec Albi, qui dispose d'une autoroute gratuite.

En définitive, on ne peut pas parler de désenclavement, le projet pourrait conforter le développement économique, c'est aussi ce qu'a indiqué le Conseil d'État, mais cela ne démontre pas la RIIPM.

Sur la sécurité, on nous avance que l'autoroute permettrait d'avoir un itinéraire alternatif et un report de trafic. Sur une période de 15 ans environ, il y a eu 74 accidents dont 12 mortels, ce qui est regrettable, mais cela représente moins d'un accident par an. On n'observe pas non plus une aggravation de ce taux, qui est normal par rapport à des routes comparables, notamment la RD88. L'itinéraire actuel de la RN126 a été sécurisé en 2000 grâce à la création de deux déviations gratuites, à Puylaurens et Soual. Ces déviations, payées avec de l'argent public vont être privatisées puisqu'intégrées au tracé de l'autoroute, dégradant ainsi de facto la sécurité de l'itinéraire alternatif. Une autoroute est certes une liaison routière sécurisée, avec en moyenne 3 fois moins d'accidents, mais les personnes ne voulant pas payer le péage prendront l'itinéraire alternatif et passeront par les centres bourgs (sachant que les prévisions du projet prévoient un report sur l'autoroute de 80% du trafic actuel de poids lourds et de 65% véhicules légers de l'itinéraire actuel Castres-Toulouse).

Malgré la construction d'un barreau routier gratuit de contournement partiel de Puylaurens, les conditions de sécurité ne sont pas optimales : l'A69 ne permet pas un gain de sécurité significatif, l'itinéraire de substitution, la RN126 serait dégradée ; la RIIPM n'est donc pas justifiée par cet aspect de gain de sécurité.

Sur l'intérêt social, on nous présente l'A69 comme permettant de rétablir une équité territoriale, et une augmentation de confort pour les riverains (facilitation d'accès aux équipements : aéroport, hôpital, université... et baisse de nuisance pour les riverains à la RN126)

Ces arguments ne sont recevables que pour les usagers de l'autoroute. Cette dernière est nuisible pour les autres usagers, puisque leur trajet sera rallongé de 10min et plus accidentogène de part l'augmentation du nombre de ronds-points, et le passages dans les centre-bourgs.

Le gain de confort, d'attractivité et de sécurité induit par l'autoroute existe mais n'est pas significatif. Il est nécessaire de mettre en balance les gains impliqués par l'autoroute et la dégradation de l'itinéraire de substitution qu'elle implique.

Rapporteure publique

Pour justifier la dérogation espèces protégées que permet l'autorisation environnementale, le projet doit être d'intérêt majeur, d'une importance toute particulière et d'une certaine nécessité. La barre est haute pour la justifier. Les éléments versés au dossier ne suffisent pas ; l'utilité est démontrée, mais pas la nécessité, on ne peut donc pas déroger aux intérêts de la faune et la flore. Il n'y a même pas besoin d'examiner les autres conditions de la dérogation prévues par l'article L411-2, comme par exemple la présence de solutions alternatives.

L'absence de RIIPM suffit à démontrer l'illégalité de l'autorisation environnementale.

Il faut annuler le projet.

II Les requérant·es

9h52 Me Terrasse

Nous sommes aujourd'hui plusieurs mois après la première audience, plusieurs mois après lesquels **rien n'a changé**. La note de la préfecture, qui a permis la réouverture de l'instruction, reprend l'essentiel de ce qui a déjà été étudié, on attend donc l'annulation de l'autorisation environnementale.

Un seul élément nouveau semble être apparu soudainement, à savoir **un abaissement du prix du péage de 33% sur certaines portions. C'est un non sujet, cela n'apporte rien aux fins de l'affaire, à l'objectif de l'autoroute. En revanche, c'est un révélateur des volonté de l'État de faire tomber les réserves du Conseil d'État.**

Pourquoi annoncer aujourd'hui, subitement, cette baisse de prix alors que la commission de l'enquête publique avait très bien identifié cette problématique, des années auparavant. L'État sait pertinemment qu'à 17€ aller-retour, personne n'empruntera l'A69. C'est bien retranscrit par l'enquête publique. L'autoroute n'est pas attractive car trop chère et les usager·es seront nombreux·es à utiliser la RN126 dégradée, qui ne pourra pas absorber tout ce trafic.

L'autoroute est trop chère, l'itinéraire de substitution n'est pas satisfaisant, même l'État n'est pas convaincu du projet, il annonce donc une baisse de prix. C'est de la poudre aux yeux. Quelques années plus tôt, l'État nous disait que le prix du péage était sans rapport avec l'autorisation environnementale qui soutient le projet, aujourd'hui on baisse le prix du péage pour justifier la RIIPM et donc la légalité du projet.

Dans la note en délibéré déposée par la préfecture, on nous annonce une réduction de 33% sur les déviations existantes, soit 10,4km sur 53km. Avec un petit calcul, on voit que c'est 0,43cts sur le prix total du péage. Et quand on nous dit c'est pour respecter la réserve de la commission d'enquête, c'est faux. Le rapport de la commission d'enquête expliquait clairement qu'il fallait une réduction de 33% sur la TOTALITÉ du tracé et 20% de réduction SUPPLÉMENTAIRE sur les déviations. On est donc loin de ces exigences.

Et comment on baisse le prix du péage ? On ne sait pas. Il y a quelques jours, un accord magique aurait été trouvé entre les collectivités et l'État pour baisser considérablement le prix, maintenant sur 30km. Plus sur les 10.4km initialement évoqués. Et on ajoute aussi une réduction de 40% supplémentaires du prix du péage pour les véhicules légers qui passent plus de 10 fois/mois. Cela permettrait une baisse de 25% de trafic sur l'itinéraire de substitution.

C'est une mascarade, une annonce la veille de l'audience ? C'est étranger à toute forme de raison. Tout est hypothétique, les négociations n'ont même pas commencé, on a aucune preuve de ce qui est avancé.

Par ailleurs, une baisse du prix du péage impliquerait un avenant au contrat de concession, un nouveau décret. C'est une totale remise en question de l'économie du projet. Alors que le risque financier devait être supporté par le concessionnaire, aujourd'hui c'est le contribuable qui le supporte. Que va dire l'ART ? (Autorité de Régulation des Transports)

La DUP a été réalisée sur une base socio-économique déjà très critiquée. L'État devait contribuer au projet, de manière dérisoire, mais ce n'est plus le cas.

Il est beaucoup trop tard pour avancer ça, c'est un non sujet comme l'a dit la rapporteure, et pourtant c'est le seul élément qui a permis de ré-ouvrir l'instruction. C'est totalement incongru, c'est une annonce qui n'est manifestement pas sérieuse.

Me Terrasse

La rapporteure a été très claire. La notion de RIIPM est fondamentale, et encore une fois une DUP n'est pas une RIIPM.

On va encore nous rétorquer que la loi LOM², la décision du COI³ sont des preuves de RIIPM, mais ce n'est toujours pas le cas.

Le COI avait d'ailleurs dit que le projet devait être supporté par le concessionnaire alors qu'aujourd'hui on nous dit que l'Etat est un partenaire financier du projet.

On va également invoquer la ZAN alors qu'elle n'a rien à voir avec la RIIMP. Elle porte seulement sur les espaces naturels impactés. Ça n'a rien à voir avec l'impérativité du projet.

On parle de gain de temps, l'État dit qu'il est significatif car entre 23 et 35 minutes. En réalité cela serait une vingtaine de minutes mais on ne parle pas des 15 minutes de perdues sur l'itinéraire de substitution. Sur cet itinéraire, on oublie de parler des 13 nouveaux ronds points, ce qui en fera 21, et des villages traversés par le nouvel itinéraire. S'ajoute au bilan la destruction de 400 hectares de terres agricoles, de centaines d'espèces protégées. Quid des ouvrages hydrauliques et leur méga impact ? Quid de la disparition des zones humides et des forêts ? Pour 23 minutes.

Quant au report de trafic, il a été surestimé. Les infos sont vagues, on nous indique une baisse de 85 à 90 % pour les poids lourds. On l'a déjà dit, ce n'est pas réaliste. Le tableau de la note en délibéré sort de nulle part. Qui l'a élaboré, à quelle date ? Il est néanmoins intéressant car il montre que le trafic va augmenter dans les villes de Soual et Puylaurens. Il indique 120% dans Puylaurens et 35% à Soual. Comment cet argument pourrait-il être en faveur du projet ?

Le report de trafic est d'autant plus problématique que des déviations de centre bourg existent actuellement. C'est étonnant de la part de la défense de revenir avec un tel argument alors que c'était un argument majeur de la commission d'enquête pour leur demander de revoir la copie.

Sur l'itinéraire de substitution dégradé : on vous dit qu'il aura des aménagements en centre-villes, pour Soual et Puylaurens. Et là, on vous verse des conventions qui existaient déjà. Un total de 700 000 €, c'est un montant totalement dérisoire au regard du reste. On a repris une vieille copie et on l'a remise entre les mains de votre juridiction. Cette convention a été signée en 2022 et les montants forfaitaires sont non actualisables, et fléchés pour réaliser des études techniques au terme desquelles il y aura peut-être des aménagements, dont le coût sera sans doute largement en deçà de l'enveloppe. Au terme de la convention, il est indiqué qu'il y aura une recherche de fonds supplémentaires. Comment ? Mystères et boule de gomme. C'est inconcevable.

On a donc un itinéraire de substitution dégradé, 21 ronds-points, 15 min de perdues par rapport à l'actuelle RN126. Pour quels intérêts ? Cette dégradation est un point particulièrement négatif dans ce projet, c'est une atteinte à la liberté de circulation et une énorme injustice sociale.

On nous évoque une route nationale accidentogène, l'État évoque 11 morts en 10 ans, avec une augmentation récente depuis 2020, car il y a eu 6 morts. Mais le ratio de morts par km est de

2 Loi d'Orientation des Mobilités : https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574?init=true&page=1&query=loi+orientation+des+mobilite%C3%A9&searchField=ALL&tab_selection=all

3 Complément d'objet indirect

0,02/an contre 0,03/an en moyenne nationale, donc on a des chiffres similaires voire légèrement inférieurs à la moyenne nationale. Les effets bénéfiques des déviations avaient permis de baisser l'accidentologie. Aujourd'hui, on supprime ces déviations au prétexte que ça va baisser les accidents malgré le report de trafic vers les centre-villes. Mais c'est en centre-ville qu'il y a le plus d'accident selon l'agence de la sécurité routière. C'est une démonstration parfaite que l'argument de l'accidentologie ne tient pas un instant. On marche sur la tête !

Me Terrasse

A propos du « rééquilibrage », la rapporteure publique a bien parlé du désenclavement. La note en délibéré d'aujourd'hui nous parle « d'équité territoriale » parce que le bassin Castres-Mazamet deviendrait un pôle d'équilibre comme Albi ou Carcassonne. Mais désolée, la stratégie

d'équilibrage, ce n'est pas une RIIPM, même si ce rééquilibrage pourrait être un moyen de développement économique.

Je reviens à la recherche de substitutions, n'y avait-il pas d'autres moyens de parvenir à cela ? En fait, **on nous démontre de manière très claire qu'il n'y a pas eu de recherche d'autres moyens de parvenir à ce développement économique. Et on l'a déjà démontré, c'est une hérésie d'envisager une autoroute comme un objectif final.**

En effet, le comité de développement est arrivé après l'autoroute, alors que le projet de territoire est censé être élaboré en amont du projet. Et aujourd'hui, c'est péremptoire de parler de projet de territoire et d'opportunité. Alors on va vous ressasser la vieille rengaine du bassin Castres-Mazamet en souffrance et dans la pauvreté. Je ne parle pas de la violence de ces propos pour les personnes ciblées par ces attaques. D'autant plus que dans les requérant.es, il y a une entreprise située à Castres qui fait de gros chiffres d'affaire, preuve que cela est possible. Sans parler de Pierre Fabre... La croissance démographique est supérieure à celle d'Albi, qui bénéficie pourtant aujourd'hui d'une autoroute gratuite. Le taux de chômage est inférieur à celui de Castres?? et de Carcassonne. Il y a une activité élevée sur le bassin. Il faut arrêter de nous dire qu'il faut un moyen plus rapide pour la liaison parce que les entreprises qui sont développées en ont besoin. Ces infrastructures sont existantes : bus, train, et même avion. Il y a un CHU, une université, plusieurs choix d'enseignements supérieurs...

On nous refait du chantage à l'emploi de l'entreprise Pierre Fabre mais de qui se moque-t-on ? Pierre Fabre avec 3 milliards chaque année, 70 % de chiffre d'affaire à l'international. Ils viennent d'investir plusieurs millions sur Castres, de créer une plateforme à Toulouse. Et ils osent nous dire « si demain vous annulez, je quitte le territoire » ? Mais ça n'est pas sérieux !

Cet argument du chantage à l'emploi par Pierre Fabre (qui menace de quitter le sud du Tarn si l'autoroute ne se fait pas) arrive en dernière ligne droite du dossier, au moment où les promoteurs de l'autoroute s'inquiètent subitement d'une possible annulation de l'autorisation environnementale. Ce n'est pas possible !

La rapporteure a été claire, la RIIPM n'existe pas, au mieux le projet répond à une utilité publique. Mais en droit de l'environnement, la RIIPM est exigeante et c'est elle qui fixe le cadre. Il n'y a pas d'impérieuse nécessité du projet, elle n'existe pas, et nous le démontrons, la rapporteure publique et moi-même.

Si ces arguments n'ont pas été évoqués, nous tenons à rappeler qu'il **n'y a pas eu d'études des alternatives, routière et ferroviaire. Il y a aussi une réelle insuffisance des mesures compensatoires, on ne l'évoque pas à l'audience mais quand on les étudie, on s'aperçoit vite qu'elles sont dérisoires, voire nulles et contre-productives.**

Sur l'arrêt des travaux à ce stade : on nous avance une indemnité de 250 M aux frais de l'État pour une remise en état. J'ai cherché un début de commencement de preuve, mais il n'y a pas une seule pièce justificative des chiffres avancés. Cette menace financière est mal venue alors que la collectivité va devoir déboursier beaucoup pour le prix du péage, un gros effort du contribuable pour un impact dérisoire pour les utilisatrices. Il est fort probable que les sommes à fournir pour les 55 années à venir⁴ soient supérieures au 250 Md avancés. C'est inopérant.

Me Terrasse

On vous invoquera un chantier trop avancé pour annuler. Mais il est admis que le chantier a pris beaucoup de retard. A minima 1 an de retard, voire plus. On est qu'à 40/50% des terrassement, beaucoup d'ouvrages restent à faire, il n'y a pas de centrales à bitumes encore construite ou en exploitation et ils envisagent de nouvelles carrières pour approvisionner le chantier. Il est encore temps.

De plus, ce **chantier est pavé de non-conformités, on parle de 40 rapports en manquement administratifs, d'atteintes aux milieux aquatiques, de pollutions...** L'OFB ne cesse de constater des non-conformités. Donc non seulement il n'est pas exemplaire, mais pire les travaux sont plus catastrophiques que prévu pour l'environnement.

Quoi qu'il en soit du prétendu avancement des travaux, vous êtes les gardiennes du droit. Vous devez vous extraire des pressions de l'État. Vous ne devez pas faire d'ingénierie financière. Il faut refuser les décisions illégales prises juste parce que les pelleteuses sont à l'œuvre. Dire le droit, ce serait refuser le fait accompli, qui est l'ennemi de l'État de droit. Vous pouvez annuler et il est temps de le faire. Vous avez ici la possibilité de marquer durablement l'histoire du droit de l'environnement. **Vous pouvez dire que le droit n'est plus une option mais que c'est une urgence et un impératif auquel nul ne peut se soustraire, même pas l'État. Je vous demande solennellement d'annuler purement et simplement l'autorisation environnementale, sans réserve. Il n'y a pas de régularisation possible. Cette dérogation pour destructions d'espèces protégées est nécessaire de bout en bout, une annulation partielle serait une hérésie juridique.**

La salle applaudit.

4 55 ans = durée du contrat de concession.

10h28 Me Salon

(prise de note incomplète)

Quelques observations. La première clause d'ordre générale, concernant la proposition de réduction des tarifs par l'administration qui a justifié la réouverture de l'instruction. Elle vient de faire l'objet d'une baisse.

Cette modification du prix, si elle devait entrer en vigueur, devrait être traduite dans un avenant au contrat de concession. Or les alinéas 1 et 7 de l'article 3135 du Code de la commande publique⁵ interdisent toute modification substantielle des conditions initiales de la concurrence.

La jurisprudence sur ce point n'est pas très fournie mais le jugement définitif du tribunal de Nancy du 9 juillet 2021⁶ nous éclaire. Il s'agissait de la contestation du contrat de concession d'un établissement thermal « Grand Nancy Thermal », le tribunal administratif a jugé illégal la modification du contrat en cours. Cette modification consistait à l'ajout d'une subvention d'équipement de 25 millions d'euro (soit près de 5% du coût des travaux) et à transformer une subvention de fonctionnement pour en faire une subvention d'équipement à hauteur de 61 millions. Le tribunal administratif a considéré qu'il s'agissait d'une subvention substantielle parce qu'elle était de nature à modifier les conditions initiales de la concurrence. Si on compare aux 86 millions de cette concession cela représente une modification de 13%.

Ainsi, cela me paraît tout à fait transposable au cas qui nous concerne.

La même solution me paraît devoir être retenue.

Deux raisons :

- Premièrement, le niveau des tarifs de péage était un des 4 critères de jugement des offres pour le choix de concessionnaire.
- Deuxièmement la baisse des tarifs pris en charge par l'administration serait sous forme de subvention. Dans le dernier état des indications fournies par l'administration et dont la presse a rendu compte, cela représenterait 33% sur 30km du parcours. On peut donc parler de modification substantielle. D'autant que rapporté à l'ensemble de la durée de la concession on pourrait parler de 500 millions voire 740 millions rapportés dans la presse. Mais l'administration n'a pas chiffré ce montant. Si on le retient on s'aperçoit que par rapport à la subvention initialement prévue, il y a une multiplication par 5 ou 7 des avantages accordés à la concession par l'État.

Ces 740 millions représenteraient à peu près 20% du total de la concession, soit davantage que les 13% du cas présenté précédemment. En l'espèce, si on devait s'orienter vers cette nouvelle proposition l'avenant ne pourrait pas non plus être conclu.

Ainsi soit la baisse du prix du péage n'est pas substantielle et le moyen est inopérant soit la modification est substantielle et donc illégale. Dans tous les cas vous ne pourrez pas retenir ce moyen.

Ensuite je souhaiterais revenir sur le château de Scopont.

Je vous ai déjà raconté, lors de la dernière audience, les circonstances dans lesquelles M. d'Ingrando a acquit le château de Scopont, comment il lui a dédié sa vie, son temps et ses finances pour

5 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000037701019/LEGISCTA000037705071/#LEGISCTA000037705071

6 <https://nancy.tribunal-administratif.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/nancy-thermal-resiliation-du-contrat-de-concession-conclu-avec-la-societe-grand-nancy-thermal-developpement>

sauvegarder le patrimoine culturel et architectural du Tarn. L'autoroute, c'est un drame humain. Elle passe à 300m du château, à 100m du pavillon romantique, construction qui n'a aucune équivalence en France. Il n'y a aucune mesure d'atténuation des nuisances sonores et aucune protection de la zone humide adjacente.

Me Salon

Sur la légalité du projet, à titre subsidiaire si vous écarterez les conclusions de la rapporteure publique, nous voulons revenir sur les raisons pour lesquelles le tracé de l'autoroute proposé par l'architecte des Bâtiments de France a été décalé. Une raison évoquée est technique, la courbe de l'autoroute étant trop serrée aux alentours de Villeneuve les Lavours. Mais les contradicteurs n'expliquent pas pourquoi le point de jonction se fait impérativement à l'Esclauzolles, et non pas plus à l'Est.

A-t-on préféré exproprier X plutôt que Y ? Sacrifier le château de Scopont au profit d'un autre projet ? On ne nous le dit pas. Ce défaut de transparence nourrit toutes les suspicions. L'étude d'impact est entachée d'illégalités et pourtant la solution alternative n'a pas été retenue.

Un dernier point : l'atteinte portée à la zone humide et notamment la Jacinthe de Rome. il est aujourd'hui admis que la totalité de la zone humide du château n'a pas été prise en compte dans l'étude d'impact, seulement le fuseau de l'autoroute ; ni l'étude d'impact ni la dérogation ne tiennent compte de la Jacinthe de Rome.

On nous dit qu'il n'y a pas d'illégalité parce que l'autoroute n'affecte pas les zones humides.

L'autoroute n'interceptera pas les écoulements souterrains hypodermiques, qui alimentent la zone humide du château et donc cette zone ne serait pas affectée par le projet d'après le concessionnaire car à cet endroit les sols ne sont pas compressibles. Dans mon dernier mémoire j'ai montré que cette hypothèse peut être contestée, mais l'essentiel n'est pas là. L'étude fournie par NGE ne s'intéresse qu'aux écoulements du Nord Ouest, ceux qui passeraient en dessous du remblais. Mais le remblais est surélevé, cela paraît bizarre que des écoulements proviennent de là.

Les écoulements qui alimentent la zone humide viennent en fait d'un thalweg situé plus au Nord Est du château, à l'endroit où il doit y avoir un rétablissement de la RD35. Ces écoulements vont vers la zone humide, et cela peut se voir par la mise à nu d'une nappe perchée à cause des travaux. Il n'y a aucun monde dans lequel ces écoulements ne sont pas impactés par les piles de pont et les nouveaux ronds-points. Il y a nécessairement un assèchement de la zone humide et une destruction de la Jacinthe de Rome.

10h50 Me Izquierdo pour Notre Affaire à Toustes

A nouveau, je suis les conclusions de la rapporteure publique. Je veux juste revenir sur le défaut de RIIPM autour de 4 points pour ne pas répondre à l'ensemble des arguments des préfets parce qu'ils répètent des choses.

1. Sur les prétendus éléments nouveaux. Cela concerne uniquement les déviations de Soual et de Puylaurens. La question de la tarification n'est pas nouvelle et sa pertinence pour l'Autorisation Environnementale avait déjà été discutée. En témoigne la réserve 1 de la commission d'enquête publique environnementale (baisse du prix du péage) qui porte non pas sur des dispositions du cadre de l'enquête publique environnementale mais sur des éléments déjà débattus pour la DUP.
La préfecture avait elle-même rejeté la pertinence de ce critère prix en balayant cette réserve pour arrêter l'autorisation environnementale. C'est donc un contre-sens que d'en faire aujourd'hui un élément nouveau.
2. DUP et RIIPM sont 2 notions différentes qui ne répondent pas aux même objectifs. L'utilité Publique met en œuvre la théorie du bilan⁷ pour justifier des expropriations. Alors que la RIIPM est un des critères 3 nécessaires pour justifier de déroger à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.
3. Sur la confusion entre projet d'envergure nationale ou européenne et RIIPM de la préfecture. Là encore ça n'a rien à voir. La loi du 21 Juin 2023 ici citée est inopérante dans ce cas. Il s'agit seulement d'adapter la comptabilisation du ZAN⁸ à certains projets d'envergure nationale. Mais la ZAN n'a rien à voir. Idem pour la LOM qui a été citée mais ne confère pas de RIIPM.
4. Concernant l'état d'avancement, Autoroute Sud de France (ASF) tente d'échapper à une décision du tribunal en prétendant que les travaux sont trop avancés. C'est la stratégie du fait accompli.

Avec 34 rapports en manquement administratif et 14 mises en demeure, l'application du droit n'a pas à être secondaire au motif que les travaux avancent sachant que beaucoup reste à faire.

Je conclus en rappelant l'importance du juge administratif dans l'État de Droit. Même si c'est très politique. Lorsque des magistrats se font insulter et menacés parce qu'ils ont annulé des OQTF il ne faut qu'appliquer que le droit rien que le droit et strictement le droit en toute indépendance. Et nous auxiliaires de justice serons toujours à vos côtés.

Dans un tel contexte difficile je rappelle à votre mémoire une citation d'Antoine-Jean-Matthieu Séguier, premier président de la cour d'appel de Paris en 1815, qui en réponse au garde des sceaux dit que "la Cour rend des arrêts et non pas des services". Voilà qui réaffirme le rôle du tribunal administratif dans l'état de droit.

Il convient d'annuler purement et simplement l'Autorisation Environnementale.

La salle applaudit. La présidente rappelle qu'on n'est pas au théâtre.

⁷ Théorie du bilan coût/avantage : pour justifier la DUP, il s'agit de mettre en balance les coûts sociaux-économiques avec les avantages d'un projet.

⁸ Zéro Artificialisation Nette <https://lgp-avocats.fr/droit-urbanisme/le-zero-artificialisation-nette-zan-quelles-evolutions-issues-des-decrets-dapplication-du-27-novembre-2023/>

11h Me Faro pour l'association Les vallons
(retranscription incomplète)

Ce qui est au cœur des débats aujourd'hui, c'est l'intérêt public. C'est une notion qui date du 19^{ème} siècle. Au 20^{ème} siècle, elle a permis de développer un maillage routier intéressant pour la France. Mais il ne faut pas confondre l'intérêt public et la RIIPM. On est au 21^{ème} siècle. La nature s'est invitée dans cette définition, et tout comme la rapporteure publique, on peut regretter que cette audience arrive si tard. Se poser ces questions en amont permettrait d'éviter l'actuelle situation.

Vous êtes ici pour appliquer le droit, tel qu'il est. Je n'ai pas compris la réouverture des débats, elle est hors-sujet. En quoi la baisse du prix du péage remet-elle en cause la RIIPM ?

Avec le recul, je comprends mieux. Cela a permis à tout le monde d'échanger, et à vous de bien apprécier le dossier, ce qui permet le principe du contradictoire.

Sur les pressions de toute forme, il aurait peut-être fallu penser le droit différemment.

Si on devait rentrer dans cette question de coût, en 2006, le rapport Stern a mesuré le coût de l'inaction climatique à 20% du PIB de la France quand le coût de l'action climatique se situe entre 1 et 2% du PIB. Une réactualisation de ces études par Joseph Stiglitz a montré qu'on avait été optimistes, que ce chiffre est plutôt plus élevé.

En tout cas, le droit est ce qu'il est, et c'est à vous de l'appliquer, dans l'intérêt d'une bonne justice.

III La défense

Un représentant des préfets Tarn et HG, la présidente demande si il a bien le mandat pour la Prf HG. Il dit "oui tout à fait", mais la Présidente d'audience précise que le Tribunal n'a reçu son mandat de représentation que pour la préfecture du Tarn, et pas pour celle de la Haute-Garonne. La salle rigole. La Présidente précise que son intervention en tant que représentant de la Pref du Haute-Garonne sera conditionnée à la présentation de ces documents (mandat de représentation).

11h04 Maxime Yasser-Abdoulhousen pour les préfetures (et donc en fait seulement celle du Tarn) :

Je parle au nom de l'État. J'ai bien entendu les propos adverses. Je comprend la posture de convoquer les grands enjeux politiques presque civilisationnels. J'entends lorsque la rapporteure publique parle de la RIIPM. Je vois bien les enjeux derrière cette affaire. Ils ont même évoqué les menaces contre les magistrats mais nous aussi les serviteurs de l'État, on en reçoit régulièrement, je peux en témoigner.

A mon sens, la RIIPM est là et je suis là pour la défendre. Elle est avérée parce qu'un territoire la défend de longue date. Ce n'est pas juste un projet d'autoroute. C'est un choix d'aménagement. Un choix décisif pour tout un territoire. C'est plus qu'un simple tracé routier. C'est un levier essentiel de développement et de désenclavement du bassin Castre-Mazamet.

Refuser la RIIPM c'est dire aux castrais.es que leur bassin de vie n'a pas droit à accéder à un développement (*il ment et la salle s'agite un peu*). C'est leur dire « vous resterez à plus d'une heure d'une capitale régionale. Même si d'autres y ont droit. Vous ne pourrez pas ».

Même les opposant.es ont un temps reconnu la nécessité de développement en proposant une amélioration de la RN126. Remettre en cause la RIIPM c'est nier le besoin de développement alors que les populations légitimes l'ont demandé.

Il y aurait, d'après les requérant.es, urgence à ne rien faire. C'est demander le statut quo.

Vous savez bien que pour toute alternative il y aurait besoin d'une dérogation espèces protégées. Donc refuser l'A69 ce serait tout refuser et on ne pourrait plus rien faire sur le territoire. Ce serait garder la route actuelle avec tous ces défauts, ces nuisances etc. Et ce serait satisfaisant pour le territoire ? Nous, nous estimons que le statu quo n'est pas tenable.

Je vais répéter les éléments que Mme la rapporteure publique a écarté un peu rapidement. La DUP a été validée en mars 2021, ce n'est pas rien, ça a permis de commencer les travaux, d'acquérir les terrains nécessaires, cette faculté de la DUP montre l'importance du projet.

Sur la loi des mobilités (LOM), on ne peut pas outrepasser la loi, elle a marqué un tournant dans les transports français, que ce soit la route ou le rail. Dans cette bifurcation, la loi a étudié des reliquats de projets pour finaliser le maillage français. C'est pour ça que l'autoroute a été gardée. Cet aménagement est peu contestable.

L'arrêté du 31 mai 2024, dans le cadre de la loi ZAN est un indice très fort de la continuité des pouvoirs publics, au niveau national et européen.

Je ne confonds pas ça avec la RIIPM, mais il me semble tout de même que ce faisceau d'indices législatifs et administratifs constituent un indice fort de RIIPM. Les citoyens ne comprendraient pas que l'autoroute ne se fasse pas.

Justement, sur la réalité territoriale, je me fais aujourd'hui le porte parole d'un territoire. On nie la légitimité d'un besoin de longue date. Aujourd'hui, heureusement, Castres a une certaine autonomie

avec ses équipements. Heureusement qu'ils sont là sinon ce serait invivable. Malgré tout il y a un besoin impérieux de se connecter à la capitale régionale, à l'aéroport international de Blagnac, au futur pôle d'échange multimodal de Matabiau, aux grandes écoles, au CHU.

M Yasser-Abdoulhoussein

Pour attirer du personnel médical, il faut une route de qualité, d'après le directeur de l'hôpital de Castres. Les pompiers transportent eux même des victimes du Tarn vers la Haute-Garonne. L'autoroute c'est la solution, la solution la plus rapide, efficiente pour la victime.

Aujourd'hui les infrastructures de dessertes existantes sont insuffisantes. Du côté ferroviaire, il existe une voie unique non électrifiée le train, cela ne permet pas d'assumer le report de trafic marchand. On a besoin de transporter des marchandises lourdes, de manière efficiente et rapide et c'est par la route que cela fonctionne le mieux. L'aéroport n'est fait que pour les liaisons directes Paris-Castres, ça n'aide pas au quotidien. La RN126 n'est pas suffisante pour un trajet qui compte de plus en plus d'usagers, notamment entre Castres et Soual.

Sur les intérêts économiques, la rapporteure a indiqué que le projet n'était pas probant. Mais on a là une vision réductrice. La partie adverse a donné quelques chiffres. Mais c'est absolument pas suffisant, surtout pas sur une ville. Il faut évaluer sur le temps long et sur un bassin de population.

On ne peut pas faire un diagnostic sur seulement 6 ans et sur juste une ville. C'est tout un territoire. Nous avons fait cet exercice avec les données de l'INSEE. Entre 1990 et 2021, la somme des recensements. On s'est amusé.es à comparer avec des agglomérations qui bénéficient d'ouvrages autoroutiers.

Sur l'Albigeois avec l'A68 entre 1990 et 2021, on a vu + 15% en population, +48% pour les logements et +6% d'emplois. Autour de Gaillac rattachée à l'A68, même constat avec + 34% de population, + 55% de logements et +7% emplois. Tout comme sur grand Montauban et l'A62 avec +28% de population, + 52% de logements et + 14% emplois. Des chiffres éloquentes flatteurs.

Castres Mazamet, la seule agglomération dont la population décroît avec -5% entre 1990 et 2021. Alors que tous les bassins de vie équivalents ont vu leur population augmenter Par ailleurs, sur 11 ans on a observé la création de seulement 468 emplois, malgré les fleurons industriels. C'est ça le décrochage. C'est sans ambiguïté. Et c'est corroboré par des années de statistiques de la CCI⁹ du Tarn.

Le juge administratif de Clermont (jugement n°2100167) a dit a propos de la RN88 que « si le projet porte sur une dizaine de kilomètres, il a pour objet de relier deux agglomérations et de participer au désenclavement en améliorant l'accès à des bassins d'emplois et de population. Or, c'est exactement ce que l'on veut faire. Il faut assurer une continuité routière et de services entre le Tarn et la Haute-Garonne comme entre la Loire et le Rhône avec la RN88 qui relie Lyon au Puy en Velay.

Ce n'est pas nouveau pour les juridiction administrative. On peut citer le contournement de Montpellier, la RN13, l'A355, l'A480 où le tribunal a systématiquement maintenu l'Autorisation Environnementale. Je vois que l'opposition veut inverser la tendance mais les faits sont là et les tribunaux administratifs valident beaucoup la RIIPM.

L'A69 c'est le complément d'un maillage national qui s'inscrit dans le temps long. Ce n'est pas un caprice d'élu.es. C'est parfaitement concerté et fondé. Ce n'est pas une simple déviation, c'est une politique nationale édictée par l'assemblée nationale et validée par le Conseil d'État.

M Yasser-Abdoulhoussein

**Le territoire ne subit pas l'A69, il la promeut, il la porte.
J'en conviens, l'autoroute est un instrument au service d'une stratégie portée par les acteurs locaux. Seuls légitimes. Et ces derniers ont bien intégré tout cela.**

En témoigne le SRADDET et l'étoile autour de Toulouse, le SCoT à venir cette année autour de Cocagne, etc. Par ailleurs, il y a le comité de développement mis en place par le préfet. Il n'est que le réceptacle avec pour but de synthétiser le reste. On la joint dans la note et ça récapitule toutes les envies et les projets. Quand on nous dit qu'il n'y a pas de projet de territoire : ce n'est pas vrai. Il y a des gens qui sont mobilisés. Et je pense que c'est important de le rappeler.

Enfin dernier signe, les collectivités ont, comme vous le savez, décidé d'augmenter leur participation financière. On ne va pas ici préciser les détails du montage financier qui serait trop technique. Mais sachez que le préfet sur mandat du ministre a réuni les collectivités pour entériner cette concertation qui a démarré il y a plus d'un ans. En effet, cela faisait bien longtemps que ce travail était initié et c'est bien à cause de l'actualité politique et parlementaire que ça n'a pas été fait plus tôt. Je tiens les détails au service du tribunal.

Les habitants sont les invisibles. Refuser le RIIPM c'est ignorer ces habitants. On parle de 23/29 minutes. On oublie rapidement le délestage massif sur la RN126 AVEC -70% de trafic et -90% de poids lourds. C'est beaucoup !

Pour les habitants un statut quo serait-il compréhensible ?

J'ajoute que ces gains doivent être appréciés en situation de référence et sur le temps long on aurait vu une aggravation de la qualité sur la RN. On peut aussi parler de réduction de trafic dans les centres bourg.

Dans les centre-villes de Soual et Puylauens, les augmentations de trafic seront gérées grâce aux crédits de l'État qui vont venir en complément. Mais tout cela était déjà prévu au stade de la DUP. Avec une baisse de trafic de 5/12k Véhicule/jour. Le léger rallongement du temps sera plus que compensé par le gain de sécurité grâce aux rond-points. Le nombre de mort est proprement inacceptable et l'A69 s'inscrit dans le temps long sur 55 ans.

C'est un projet structurant qui s'inscrit sur le long-terme. Il s'inscrit dans la loi cadre d'orientation des mobilités. C'est pas pour rien que le projet est classé au niveau national.

Le projet rejoint parfaitement la directive habitat. Il y a une approche restrictive. Je fais référence au document d'orientation de la commission européenne de 2021¹⁰.

« Il apparaît également légitime de partir du principe que l'intérêt public ne peut être majeur que s'il est à long terme; les intérêts économiques à court terme ou autres intérêts qui ne produisent que des avantages à court terme pour la société ne suffiraient pas à contrebalancer les intérêts de conservation à long terme protégés par la directive. » et c'est bien notre démarche. Et la jurisprudence sanctionne effectivement le court terme, notamment la

¹⁰ Liée à l'habitat, page 60 du document d'orientation <https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-35278-note-emassol.pdf>

construction de logement social (Société Batigere), ou à Montreuil avec l'augmentation du CDG express invalidée car sans projet de long terme.
En validant la RIIPM vous vous inscriguez dans cet esprit.

M Yasser-Abdoulhousen

Je comprend que c'est sensible, et si vous l'estimait nécessaire vous pouvez faire appel au Conseil d'État pour éclairer votre tribunal en vertu de l'article L113-1 du Code de justice administrative¹¹.

Je le dis solennellement: Castre Mazamet n'est pas Beynac qui est un village qui doit gérer un afflux touristique. L'A69 c'est la brique essentielle d'un projet plus large sur un bassin de vie et sur le temps long. Rien ne justifie a nos yeux de condamner un projet de territoire à l'immobilisme. Ce serait ne pas prendre en compte ceci. Ce serait une condamnation à perpétuité.

11 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070933/LEGISCTA000006150371/

11h 36 Me Enckel pour Atosca

Ce sont des enjeux très juridiques qui se posent à vous.

La RIIPM est une question de droit, pas une question d'environnement.

Premièrement : la nature du contrôle qu'on vous propose d'exercer sur la validité de la RIIPM. Y a-t-il un droit constant sur ce plan ?

La rapporteure publique n'exige pas le justificatif des chiffres avancés. Le débat des chiffres peut donc être évacué. Le sujet aujourd'hui, c'est celui de la frontière, du contrôle de proportionnalité à faire ; vous n'êtes pas ingénieure économique mais vous n'êtes pas architecte non plus.

La jurisprudence la plus récente (Batigère¹²) montre que les juges du fond n'ont pas à justifier tous les termes de la RIIPM. Ça n'est pas le contrôle qu'exerce le conseil d'État. Il peut y avoir une absence de tension particulière, mais une RIIPM. En effet les logements sociaux répondent suffisamment au besoin d'un territoire et ça suffit à justifier la RIIPM. En quelque sorte même si la situation économique, démographique n'est pas si mauvaise que cela, cela ne fait pas obstacle à la RIIPM.

Deuxièmement, l'autoroute est un besoin des Tarnais. La loi LOM permet en l'état de justifier la RIIPM puisque c'est une loi. La rapporteure publique vous propose de fixer la barre un peu plus haut, beaucoup plus haute, peut être plus que nécessaire.

Le débat public CNDP est unanime sur la nécessité d'améliorer la desserte Castres-Toulouse, mais pas d'unanimité sur le moyen d'améliorer cette desserte.

Dans ce dossier de l'A69, tous les recours ont jusque-là été rejetés. Il y a eu un refus d'admission du pourvoi en Conseil d'État ; les référés suspension ont tous été rejetés. Dans l'exemple de Beynac, qu'utilisent souvent les requérants, ils étaient pourtant acceptés, mais la censure du Conseil d'État à Beynac répondait à un cas très spécifique qui n'est pas comparable. On peut regretter que la DUP et l'Autorisation Environnementale n'aient pas été concomitantes mais on ne va pas rejouer le match ici.

La note en délibéré de l'État apporte des avancées :

- Sur la durée de trajet, les ronds-point permettent de sécuriser les carrefours de la RN126. L'augmentation du trafic en centre ville ne sera que ponctuelle et des aménagements seront faits pour répondre aux objectifs de sécurisation.
- La baisse du prix du péage permet aussi d'assurer un meilleur report de trafic vers l'autoroute.

Dire que seul motif de la baisse du prix du péage ne justifie pas la réouverture de l'instruction serait diffamatoire. C'est assez étrange de la part de nos adversaires de dénoncer des supposées pressions, alors qu'ils interrogent eux-mêmes l'impartialité du Tribunal Administratif. Aucune étude ne montre que le prix du péage a une incidence négative sur la fréquentation de l'autoroute.

Il est contradictoire de contester l'autoroute par rapport à son prix si on la compare à celle d'Albi. Le prix serait donc un facteur déterminant pour les opposants.

12 <https://www.conseil-etat.fr/fr/arianeweb/CE/decision/2025-01-29/489718> Reconnaissance de la RIIPM

Les Tarnais sont dépendants à l'automobile et pour apprécier ce que justifie le projet, il faut prendre ça en considération : 83% des habitants du Tarn se rendent au travail en voiture, l'autoroute est un moyen, pas une fin en soi. Sur l'absence particulière de tension, d'après la jurisprudence, nous n'avons pas à retenir ce moyen. Ce n'est pas parce qu'il existe d'autres territoires dans un même situation qu'on doit priver un territoire d'une infrastructure qui permettrait son développement.

Les 3 critères de la RIIPM sont cumulatifs : S'agissant du 3ème point, si la RIIPM est refusée pour l'A69 elle le sera pour tous les autres projets. Or les solutions alternatives ont toutes un impact sur les espèces protégées et tout le monde admet la nécessité d'améliorer la RN126. Donc comment le tribunal pourrait annuler cela et un jour autoriser une autre RIIPM ?

*****BUG DANS LE RECIT ICI*****

Si vous l'estimez, il me semble que vous n'avez pas la nécessité de solliciter le Conseil d'État. Vous le pourriez effectivement, mais il me semble que vue les qualités du projet vous pouvez avancer sereinement.

*****TROU*****

Comment acter une absence de RIIPM alors même qu'elle est précédée d'une Autorisation Environnementale et d'une DUP. Vous pourriez chercher dans la pertinence de la réponse à la DUP mais on a amené tous les éléments pour y répondre. ?

11h55 ASF Me Clément

Cote A680, c'est pas une infrastructure *ex-nihilo* mais un doublement. J'insiste sur le fait que c'est un ouvrage tout à fait distinct de l'A69, même si aujourd'hui on est avec les mêmes autorisations préfectorales.

Ici, il montre aux juges et à Alice Terasse une série de photos des chantiers très avancés tout en précisant bien que cela ne relève pas du droit. La salle sourit devant son air fier pour une photo de route.

Que vous dire d'autre ?

Je voudrais revenir sur la distinction DUP/RIIPM, c'est un point important. On est tous d'accord ce n'est pas la même chose.

En revanche, le fondement de la distinction est quand même sujet à interprétation.

On nous parle d'une sorte de totem à savoir des conclusions d'Olivier Foux *****. En effet, il dit... *****PAS CLAIR*****

On constate que le Conseil d'État impose un contrôle précis dès la DUP avec une prise en compte des tous les enjeux. Et si l'on sait la barre haute pour pouvoir justifier d'une RIIPM, le droit dit au juge de la DUP d'être sévère pour être précurseur du juge de la RIIPM. D'accord, ce ne sont pas les mêmes intérêts : l'un porte atteinte à la propriété et l'autre à la protection des espèces. Mais il dit bien qu'il y a un lien et que le juge de la DUP doit se prononcer en intégrant tous les éléments. Et dans notre cas, il s'est déjà prononcé.

Deuxièmement, la RIIPM est une raison impérative. Est-ce que la DUP vient sanctionner quelque chose qui ne serait pas impératif ? Non. Quand le juge contrôle la DUP, il contrôle bien le caractère impératif-par opposition à facultatif ou optionnel-. Bien sur l'intérêt public doit être majeur. Évidemment un projet d'intérêt public mineur n'aurait même pas été validé à l'étape de la DUP.

En réalité, les concepts sont assez fongibles. Encore une fois le juge de la DUP a déjà statué sur un certain nombre de choses.

J'en terminerai la dessus. L'intérêt majeur de l'A680 présente une spécificité qui vient du doublement de la voie existante, c'est le caractère de sécurité.

Il y a doublement, bande d'arrêt d'urgence, séparateur centrale et élargissement des voies. *Il montre des photos avec le séparateur. Tout le monde est un peu gêné car personne ne voit le rapport.*

En manière de sécurité je pense que la RIIPM est satisfaite.

12h03 Me Garancher pour Guintoli (constructeur)

Beaucoup de choses ont été dites et écrites.

Je tiens à commencer par rappeler que cette audience a lieu seulement deux ans après l'entrée en vigueur des autorisations environnementales et que **2 ans d'un point de vue judiciaire c'est tout sauf long. Il n'y a rien d'anormal ou de suspicieux dans ces délais.** Aussi, ce n'est pas les défendeurs qui ont retardé l'étude de ce dossier alors que les requérants ont aussi mis du temps avant d'attaquer les arrêtés.

Bien sur, les travaux ont avancé avec l'autorisation environnementale en viseur. Vous le savez, les emprises sont toutes marquées, toute la trace est ouverte aux travaux, tout les terrassements ont commencé et 70% des ouvrages sont finalisés.

Les travaux ont démarré légalement, on n'entend dire qu'il y aurait une politique de fait accomplie et que le constructeur aurait pu attendre. Mais vous savez que c'est impossible.

D'abord rappelons que le recours au fond n'a aucun caractère suspensif. Si tel était le cas, les procédures de suspension tels que les référés n'auraient plus aucune force, aucun intérêt.

Le terme de fait accompli est faux, et n'est opérant ni en droit ni en fait. On avance les travaux en conformité avec les procédures administratives et juridiques.

En fait, vous le savez, nous sommes liés par un contrat de concession avec l'État, pris dans les termes d'une procédure publique, avec un calendrier clair. **Si les travaux prennent du retard, nous nous exposons à des pénalités contractuelles.**

Enfin, aucun signal juridique n'a été donné à l'encontre des travaux pendant deux ans, qui aurait obligé à un report des travaux.

Je rappelle que les 4 référés suspension basés sur le défaut de riipm, et les pouvoirs ont été rejetés. Que les 2 référés liberté ont aussi été rejetés. *Idem* pour l'appel d'une de ces deux requêtes au Conseil d'État. Enfin, 2 référés pénaux ont eux aussi été rejetés. Il y a une dizaine de décisions en faveur du projet et aucun doute émis pas les juridictions.

On peut regretter que le débat sur la riipm reviennent après 2 ans et je partage ce regret mais, en toute rigueur, il n'y a pas d'irrégularité à la tenue des travaux.

Il n'y a aucune manœuvre de manipulation et de passage en force de la part du constructeur.

Ensuite, **le moyen de la critique de la non régularité des travaux est inopérant en droit.** On le sait, l'arrêté est très exigeant, les nombreux services mobilisés font des contrôles très au-delà des vérifications habituelles. Je les qualifierais de rigoristes, d'inhabituels. Je ne pense pas que les sites SEVESO soient aussi contrôlés.

Chaque contrôle, chaque RMA¹³ donne lieu à une prise en compte des remarques par le concessionnaire. Et je rappelle qu'aujourd'hui aucune sanction n'a été prononcée, ni aucune pollution notable n'a été relevée dans l'environnement. Une mise en demeure ne vaut pas preuve de condamnation.

Votre décision est très attendue par toutes les personnes dans ce tribunal et par le constructeur que je représente. Il n'y a pas de photo pour l'avancement actuel de l'A69, mais 1900 personnes sont mobilisées ainsi que des centaines d'engins, dont la suspension des contrats de sous-traitance serait chers et complexes. Enfin, une suspension appellerait de très lourdes mise en sécurité du chantier. On ne pourra pas éteindre la lumière en partant.

La décision est attendue par le constructeur mais aussi par beaucoup d'autres acteurs économiques. Ils ont un peu de mal à comprendre comment un projet du législateur avec l'appui de la loi LOM,

13 Rapport en manquement administratif <https://www.ofb.gouv.fr/contrôles-administratifs-et-procedures-judiciaires>

de la DUP, d'un soutien fort de l'État, pourrait ne pas passer la barre de la RIIPM. **Comment des projets de moindre envergure pourraient bénéficier d'un intérêt, a fortiori majeur ?**

L'encadrement et les contrôles me font dire que la barre a déjà été placée très haute ici.

De mes études de droit, il me reste le souvenir que la loi est le phare de la volonté générale et que la loi LOM est une loi d'orientation et que vous devez en prendre compte. La loi LOM est négligée par la rapporteure publique, dont les conclusions sont à contre courant de la jurisprudence récente du Conseil d'État. (Exemple Batigère, logement social à Nancy, évoqué par mes confrères) Il s'inscrit dans le long terme et dans un projet de territoire. Ces deux critères doivent être pleinement pris en compte dans cette décision.

Ainsi, il me semble incontestable que le projet s'inscrit dans la légitimité de la loi (LOM).

12h15 La présidente demande s'il y a des questions. Il n'y en a pas.

Elle annonce le délibéré pour le 27 février prochain.

Résultat tombé le 27 février : annulations des deux autorisations environnementales.

Communiqué du tribunal administratif

« A69 : le projet autoroutier est annulé faute de nécessité impérieuse à le réaliser »

Saisi notamment par des associations environnementales, le tribunal administratif de Toulouse annule les projets d'autoroute A69 et d'élargissement de l'autoroute A680, qui avaient été autorisés par les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn en mars 2023. En effet, au vu des bénéfices très limités qu'auront ces projets pour le territoire et ses habitants, il n'est pas possible de déroger aux règles de protection de l'environnement et des espèces protégées.

Le 1er et 2 mars 2023, les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn ont attribué des autorisations environnementales pour la réalisation de l'autoroute A69 et l'élargissement de l'autoroute A680, comprenant des dérogations à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. Le tribunal administratif de Toulouse annule aujourd'hui ces deux autorisations.

Dans sa décision, le tribunal rappelle que la dérogation que les préfets ont accordée aux deux projets n'est possible que si trois conditions sont réunies : si le maintien des espèces protégées n'est pas menacé, s'il n'existe pas de solution alternative et si le projet répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur. Toutefois le tribunal administratif estime que les deux projets ne répondent pas à une telle raison car leurs bénéfices économiques, sociaux et de sécurité publique sont trop limités.

En effet, si les projets pourraient faire gagner une vingtaine de minutes aux usagers par rapport au trajet actuel, le tribunal, après avoir examiné les arguments avancés par les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn, estime qu'ils sont insuffisants.

Tout d'abord, sur la nécessité de « désenclaver » le bassin Castres-Mazamet, le tribunal observe, sur la base des données INSEE, que le territoire ne présente ni un décrochage démographique, en comparaison des autres bassins situés aux alentours de Toulouse, ni un décrochage économique, dès lors que l'agglomération dispose, notamment, de tous les services des gammes de proximité et

intermédiaire, d'un centre hospitalier, de formations universitaires, d'un aéroport reliant la ville à Paris et d'une gare offrant un service de liaisons quotidiennes avec la métropole toulousaine.

En outre, en matière de sécurité et de désengorgement du trafic routier, le tribunal relève, d'une part, que la particulière accidentalité de la RN 126 dans son état actuel n'a pas été démontrée et que, d'autre part, les avantages de l'autoroute sont très relatifs, puisque l'itinéraire de substitution prévu pour les automobilistes ne souhaitant pas s'acquitter du prix du péage ne présentera plus des conditions optimales de sécurité, ni un confort similaire à celui de l'actuel itinéraire.

Enfin, de manière plus générale, la juridiction administrative estime que le coût élevé du péage du projet A69 est de nature à en minorer significativement l'intérêt pour les usagers et les entreprises. Si l'administration indique qu'il existe une perspective de baisse tarifaire de l'ordre de 33%, le tribunal souligne que ce projet de baisse, qui ne porte que sur une partie du trajet, n'est, à ce jour, pas finalisé.

Pour ces différentes raisons, le tribunal annule les autorisations données à ces deux projets car elles sont illégales : l'A69 et l'élargissement de l'A680 n'ayant que des bénéfices de portée limitée, il n'y a pas de nécessité impérieuse à les réaliser, et les arguments présentés en faveur de ces projets ne justifient pas qu'il soit dérogé à l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages »¹⁴

Jugements :

<https://toulouse.tribunal-administratif.fr/content/download/225844/file/Jugement%20A%2069%20OK.pdf>

<https://toulouse.tribunal-administratif.fr/content/download/225845/file/Jugement%20A%20680%20OK.pdf>

14 <https://toulouse.tribunal-administratif.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/a69-le-projet-autoroutier-est-annule-faute-de-necessite-imperieuse-a-le-realiser>