



Libération (site web)

mardi 26 novembre 2024 - 07:37:00 1259 mots

A69 : «Commençons par évaluer ces projets de manière sincère, peut-être y aura-t-il moins de gens qui grimperont aux arbres»

Julie Renson Miquel

Alors que le tribunal administratif se penche sur le fond du dossier de l'autoroute Castres-Toulouse, Julien Bétaille, maître de conférences en droit de l'environnement, dénonce la piètre qualité de l'évaluation environnementale des grands projets en France.

Et si le projet de [l'A69 entre Toulouse et Castres](#) était annulé ? Après deux ans de vives contestations, le tribunal administratif (TA) de Toulouse [se penche enfin sur le fond du dossier](#). Lundi 25 novembre, les juges ont examiné plusieurs recours lors d'une audience très attendue qui a vu la rapporteure publique se prononcer en faveur d'une annulation de l'autorisation du chantier. Si cet avis était suivi par les magistrats dans leur jugement attendu courant décembre, cela pourrait entraîner la suspension des travaux entamés en 2023 dans le Tarn. Pour *Libération*, Julien Bétaille, spécialiste en droit de l'environnement, décrypte [les rouages juridiques](#) à l'œuvre dans ce dossier explosif. Pour le maître de conférences à l'Université Toulouse-Capitole, le débat démocratique sur l'autoroute est biaisé par la piètre qualité de l'évaluation environnementale des grands projets d'infrastructures français.

Les opposants à l'A69 peuvent-ils gagner sur le fond alors que leurs multiples recours en référés ont tous été déboutés depuis deux ans ?

Oui, il existe de nombreux exemples de projets où les associations perdent en référé et gagnent sur le fond. Prenons [le barrage de Sivens](#), dont l'objectif était de créer un lac permettant la constitution d'une réserve d'eau utilisable notamment pour l'irrigation de terres agricoles. A l'époque, Me Alice Terrasse [*avocate du collectif d'opposants La Voie est Libre dans le dossier A69, ndlr*] avait déposé un référé rejeté par le tribunal administratif. Deux ans plus tard, le TA a pris le temps de se pencher vraiment sur la réalité du dossier et a [annulé l'autorisation](#). En d'autres termes, les travaux étaient illégaux. Le juge des référés est le «juge de l'évidence». Or, en matière d'environnement, rien n'est jamais réellement évident, il y a toujours une discussion scientifique complexe. Il est donc rare qu'un projet soit suspendu en référé. Et puis, ce type de dossier a évidemment une dimension politique forte, ça ne facilite pas le travail du juge.

Entre le premier recours en référé et l'étude du dossier sur le fond, les travaux de l'autoroute A69 ont déjà bien avancé. N'est-ce pas paradoxal alors qu'il existe un risque d'annulation du projet ?

C'est un gros risque pris par le porteur du projet qui a clairement choisi la stratégie du fait accompli. Vous avez là un nouvel exemple où l'Etat de droit est relégué au second plan, en dépit des beaux discours. Voyez le cas de [la déviation de Beynac](#) (Dordogne) ou [le barrage de Caussade](#) (Lot-et-Garonne)... C'est la brutalité qui prime, c'est très inquiétant pour nos institutions démocratiques. Au-delà des recours, ce dossier pose en effet des questions plus fondamentales sur le processus de décision en démocratie. Cela fait cinquante ans que l'on

impose aux porteurs de projet de fournir des études d'impact environnemental. Aujourd'hui, cet outil ne fonctionne toujours pas correctement. Il n'existe donc pas vraiment d'évaluation rationnelle des projets comme l'A69. Or, moins vous faites l'effort d'évaluer correctement un projet, plus le débat démocratique est amputé. Seuls restent les arguments d'autorité.

Pourquoi ce projet cristallise-t-il autant [les tensions](#)?

L'A69 est un vieux projet sur lequel il existe un consensus de [la classe politique locale](#). Pour des questions de financement, celui-ci a été retardé. Il se concrétise à l'heure où les normes sociales et les enjeux climatiques ont beaucoup évolué. Le projet initial consistait en une mise à deux fois deux voies de la route existante. L'Etat a refusé de financer les travaux mais a accepté l'idée d'une autoroute avec un concessionnaire privé. Ici, la question du budget est prépondérante. Le problème, c'est le décalage entre ce consensus de la classe politique locale et le fait que les personnes directement impactées par le projet et le grand public prennent conscience sur le tard de la problématique. Résultat, les gens réagissent lorsque les travaux démarrent en occupant le terrain ou en déposant des recours, [fustigeant son anachronisme](#). Les élus locaux ne manquent pas de dire qu'ils ont été élus démocratiquement et que le projet était connu de tous. Ce qui amène à [une situation de blocage](#).

Comment éviter d'en arriver là ?

Dans l'idéal, il faudrait refaire une analyse des grands projets d'infrastructures de ces dernières années. Regardons le dossier A69 en détail. Les études socio-économiques sont obsolètes. Le prix du carbone y est extrêmement bas. Idem pour les conséquences sur la biodiversité. Encore aujourd'hui, on ne sait pas les évaluer correctement. Donc on ne peut pas affirmer que les avantages de tel projet sont supérieurs à leurs inconvénients puisque toute une dimension des impacts n'est pas étudiée. Commençons par les évaluer de manière sincère, peut-être y aura-t-il moins de gens [qui grimperont aux arbres](#). C'est indirectement le débat posé par la notion de «raison impérieuse d'intérêt public majeur», issue du droit européen, au cœur de ce dossier. Elle est beaucoup plus exigeante que le traditionnel «intérêt général» à la française. Il faut bien comprendre que les textes européens prennent très au sérieux la protection de la biodiversité. Il est peut-être temps qu'on en tire les leçons. Cela évitera des déconvenues.

Quel est [le rôle de l'Etat](#) dans cette affaire ?

L'Etat s'est engagé sur un projet et se retrouve donc à le porter alors qu'à l'origine, la demande vient des collectivités territoriales. Sur [l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes](#), il a ainsi été démontré que la Direction générale de l'aviation civile avait réalisé [des études](#) plus ou moins bidon pour justifier le nouvel aéroport. Quelques années plus tard, le même service rendait [une étude prônant l'inverse](#). Idem sur [le barrage de Sivens](#). Ségolène Royal, alors ministre de l'Environnement, a envoyé de nouveaux experts qui ont rendu un rapport contraire au précédent. On a un vrai problème avec ces évaluations. Il serait temps d'y injecter un peu plus d'indépendance.

L'opposition à l'A69 est-elle hors norme ?

Au final, c'est une affaire assez banale. [Je ne connais pas une seule autoroute en France qui n'a pas fait l'objet d'une contestation](#), que ce soit des occupations ou à travers des recours juridiques. A peu près toutes ces contestations ont fini devant le Conseil d'Etat. Ces projets

ont quasi systématiquement un impact sur les terres agricoles, donc les agriculteurs sont souvent en leur défaveur et les militants écologistes sont systématiquement contre. Dans les années 2000, lors de la contestation du [projet de l'A65](#), entre Pau et Langon – qui a ouvert en 2010 –, les impacts climatiques étaient déjà dénoncés. Mais à l'époque, une poignée de juristes écolo prêchait dans le désert. Aujourd'hui, le climat est à la mode, y compris dans l'esprit du juge administratif qui a tendance à surfer sur la vague du contentieux climatique. Mieux vaut tard que jamais. La cohérence avec nos engagements internationaux est à ce prix.

[Cet article est paru dans Libération \(site web\)](#)