

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL  
DE TOULOUSE**

**N<sup>os</sup> 25TL00596, 25TL00640, 25TL00652**

---

MINISTRE DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITÉ,  
DE LA FORÊT, DE LA MER ET DE LA PÊCHE

SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU SUD  
DE LA FRANCE (ASF)

SOCIÉTÉ ATOSCA

---

M. Thierry Teulière  
Rapporteur

---

M. Frédéric Diard  
Rapporteur public

---

Audience du 11 décembre 2025  
Décision du 30 décembre 2025

---

44-02  
44-045  
C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

La cour administrative d'appel de Toulouse

4<sup>ème</sup> chambre, formation à cinq magistrats

Vu les procédures suivantes :

*Procédures contentieuses antérieures :*

Sous le n° 2303544, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn ainsi que la société Atelier M. et Atelier J. ont demandé au tribunal administratif de Toulouse d'annuler l'arrêté conjoint du 1<sup>er</sup> mars 2023 par lequel les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn ont délivré à la société Atosca une autorisation au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement en vue de la réalisation des travaux de la liaison autoroutière entre Verfeil et Castres, dite A69.

Sous le n° 2304976, l'association la Renaissance du château de Scopont a également demandé au même tribunal d'annuler cet arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 ainsi que la décision implicite de rejet de son recours gracieux formé à son encontre.

Sous le n° 2305322, la société civile immobilière du château de Scopont, la société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France, dite Sites & Monuments, et la société archéologique du Midi de la France ont également demandé au tribunal administratif de Toulouse d'annuler cet arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 ainsi que les décisions implicites de rejet de leurs recours gracieux formés à son encontre.

Par un jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025, le tribunal administratif de Toulouse, après avoir joint les trois demandes, a annulé l'arrêté des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn du 1<sup>er</sup> mars 2023 ainsi que les décisions implicites de rejet des recours gracieux formés par l'association Renaissance du château de Scopont, la société civile immobilière du château de Scopont et l'association Sites & Monuments et a mis à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros à verser à l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Sous le n° 2303830, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association Amis de la terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn, la société Atelier M. et Atelier J. et M. Michel C. ont demandé au tribunal administratif de Toulouse d'annuler l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 2 mars 2023 délivrant à la société des Autoroutes du Sud de la France une autorisation, au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement, pour la mise à deux fois deux voies de l'A680 entre Castelmaurou et Verfeil.

Par un jugement n° 2303830 du 27 février 2025, le tribunal administratif de Toulouse a annulé cet arrêté du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne et a mis à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros à verser à l'association France nature environnement Midi-Pyrénées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

#### *Procédures devant la cour :*

I. Par une requête et un mémoire, enregistrés sous le n° 25TL00596 les 21 mars et 2 octobre 2025, la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche demande à la cour d'annuler le jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025 et le jugement n° 2303830 rendu le même jour par le tribunal administratif de Toulouse.

Elle soutient que :

- c'est à tort que les premiers juges, pour prononcer l'annulation de l'arrêté des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn du 1<sup>er</sup> mars 2023 et de l'arrêté du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne, ont estimé que le projet autoroutier en litige ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

- le projet permettra la construction d'une infrastructure de transport structurante sur le temps long en désenclavant et en développant le bassin de Castres-Mazamet et en assurant une connexion avec d'autres infrastructures structurantes de la métropole toulousaine ;

- les bénéfices du projet en termes d'aménagement du territoire, de désenclavement et de sécurisation ont notamment été consacrés par le législateur et ont constitué un élément déterminant de la décision par laquelle le Conseil d'Etat a rejeté le recours contre la déclaration d'utilité publique de ce projet autoroutier ;

- le législateur a consacré les bénéfices du projet en litige dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dès lors que ce projet est identifié parmi les quatre projets prioritaires à engager dans les cinq ans et qu'il permettra de réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles et de renforcer les transports du quotidien, notamment via l'amélioration de la qualité et de la sécurité des réseaux routiers ;

- si le projet est qualifié de prioritaire au titre de la législation routière, reconnu d'utilité publique au titre de la législation sur l'expropriation ou retenu parmi les projets d'envergure nationale et européenne au titre de la législation sur l'artificialisation des sols, il apparaît difficile, comme l'ont fait les premiers juges, d'écarter ces éléments au seul motif qu'ils interviennent dans le cadre de législations distinctes ;

- ce projet s'inscrit dans les objectifs 2.2 et 2.4 du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Occitanie visant à garantir le désenclavement des territoires et la promotion d'un maillage en territoire d'équilibre et de centralités locales ;

- le projet répond à l'objectif de polarisation du développement et de confortement des bassins de vie de l'InterSCOT du Grand Bassin Toulousain ; il est intégré dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux Sor et Agout, Lauragais et Revel et Sorézois ainsi que dans le schéma de cohérence territoriale Autan Cocagne ;

- le projet vise au désenclavement du bassin de Castres-Mazamet par son développement économique et démographique ;

- à l'échelle de la région Occitanie, le bassin de Castres-Mazamet est le seul qui n'est pas relié à la métropole toulousaine dans des conditions satisfaisantes de confort et de sécurité et la réalisation de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse permet de réduire le temps de parcours à 43 minutes contre environ 70 minutes sans aménagement, ce qui est un gain de temps significatif ;

- cette liaison permet de remédier à ce déséquilibre en favorisant un accès plus rapide et plus fiable aux grands équipements publics régionaux (hôpitaux, aéroport international de Toulouse Blagnac, universités et grandes écoles, équipements culturels et récréatifs, grands équipements commerciaux) ;

- l'analyse des données de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) permet d'identifier un décrochage démographique du bassin Castres-Mazamet par rapport aux agglomérations comparables d'Occitanie ; il convient de prendre en compte, sur le long terme, la tendance structurelle des mouvements de population ;

- l'évolution du nombre d'emplois dans le bassin de Castres-Mazamet est également défavorable dès lors que les actifs locaux ont diminué de 4,3 % et que le nombre d'emplois a reculé de 1,5 % entre 2008 et 2018 ;

- la liaison autoroutière Castres-Toulouse est favorable au développement économique du bassin Castres-Mazamet en améliorant l'accessibilité du sud du Tarn par une infrastructure adaptée ;

- le projet permettra d'améliorer la sécurité de la liaison et celle des riverains au niveau de la route nationale 126 (RN 126) ; il induit également un gain de temps de trajet significatif estimé entre 23 et 29 minutes et jusqu'à 35 minutes en heure de pointe ;

- le projet participe à l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN 126 s'agissant en particulier de la réduction drastique du trafic poids-lourds ;

- les moyens soulevés par les intimés relatifs à la régularité de l'enquête publique, en particulier ceux soulevés par l'association Notre affaire à tous relatifs à l'absence d'information claire et accessible sur le projet, au refus par la commission d'enquête d'organiser des réunions publiques, à l'absence de possibilité de consulter le dossier dans la commune de Teulat et à l'absence de prise en compte des observations du public ne sont pas fondés ;

- les pièces du dossier démontrent que plusieurs solutions alternatives ont été étudiées et qu'il n'existait pas d'autre solution alternative satisfaisante au tracé neuf autoroutier permettant de répondre aux objectifs du projet en ayant moins d'impact sur les espèces et les milieux ;

- les mesures de compensation ont été déterminées à partir d'une méthode nationale d'évaluation, dont le guide n'a pas de valeur réglementaire ; la circonstance qu'il ne serait pas suivi à la lettre ne saurait avoir pour effet d'emporter illégalité de l'autorisation ; la seule considération que les 32 indicateurs n'ont pas été renseignés pour chaque site n'est pas de nature à remettre en cause l'étude réalisée et il est erroné de faire reposer l'équivalence fonctionnelle sur l'ensemble des indicateurs ; le projet respecte le ratio fonctionnel défini par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux en mettant en œuvre sa deuxième règle relative à l'exigence de compensation au moins à hauteur de 150 % de la surface perdue, le ratio étant ici de 246 % ; le maître d'ouvrage a privilégié restauration et réhabilitation des zones humides impactées au détriment de la renaturation afin de se conformer aux orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, les sites de compensation ayant été choisis pour leur proximité et leurs caractéristiques physiques et écologiques ; la gestion de la compensation répond à une obligation de résultat et un comité de suivi des mesures a été mis en place pour assurer leur effectivité ;

- aucune disposition n'interdit pas principe de cumuler des mesures de compensation ; les sites ont été identifiés à la suite d'études techniques comme propices à la restauration des zones humides ; le dossier détaille les modalités techniques de mise en œuvre de la mesure MC 15 pour l'ensemble des sites dont ceux mutualisés ; deux retours d'expérience assurent du caractère opérationnel de la mesure et l'arrêté d'autorisation fixe les prescriptions qui garantissent l'efficacité des mesures retenues.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 31 mars 2025, le département du Tarn, représenté par Me Courrech, demande à la cour :

1°) de déclarer recevable son intervention volontaire en demande ;

2°) de réformer le jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et le jugement n° 2303830 rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance.

Il soutient que :

- son intervention volontaire en demande est recevable dès lors qu'il a intérêt à la réalisation de l'A69, compte-tenu des bénéfices qu'elle doit apporter à son territoire et dès lors qu'il s'est engagé à participer financièrement à la réduction du tarif du péage ;

- les jugements sont entachés d'erreurs de droit et d'appréciation au regard de la notion de raison impérieuse d'intérêt public majeur ;

- au regard de la jurisprudence du Conseil d'Etat, il n'est pas nécessaire de justifier de l'existence d'un besoin impérieux de réaliser le projet mais il convient de démontrer un besoin structurel et d'ordre général ; le projet doit répondre à un besoin sans pour autant qu'il réponde à une situation exceptionnelle, critique ou de tension particulière ;

- l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur doit être reconnue pour des projets répondant à des besoins impérieux et à des situations critiques mais également pour des projets d'intérêt public qui répondent à des besoins insuffisamment satisfaits localement, qui permettent le renforcement et l'amélioration des situations existantes, qui participent à la

réalisation d'ambitions nationales et quand bien même à lui seul le projet ne permettrait pas de satisfaire totalement chacun des intérêts poursuivis ;

- le juge national prend en compte l'intérêt général de l'opération, la programmation du projet, sa contribution à l'aménagement de l'espace public et sa dimension sociale, la sécurité publique, la réduction de temps de trajet, le confort des usagers et la fiabilité d'infrastructures, le désenclavement et l'amélioration des conditions de transport, la participation à une ambition nationale, l'amélioration de l'attractivité du territoire et le développement de son tissu économique, sans chercher à démontrer que le territoire concerné serait dans une situation particulièrement défavorable par rapport à ses voisins ; c'est par une erreur de droit que le tribunal a cru devoir analyser le projet comme devant répondre à une situation extrêmement critique ;

- c'est également à tort que le tribunal a écarté les motifs d'ordre social, économique et de sécurité publique permettant de caractériser une raison impérative d'intérêt public majeur pour ce projet autoroutier.

Par deux mémoires en intervention, enregistrés les 31 mars et 10 septembre 2025, la communauté de communes Sor et Agout et la communauté d'agglomération de Castres Mazamet, représentées par Me Courrech, demandent à la cour :

1°) de déclarer recevable leur intervention volontaire en demande ;

2°) de réformer le jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et le jugement n<sup>o</sup> 2303830 rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance.

Elles soutiennent que :

- leur intervention volontaire en demande est recevable dès lors qu'elles ont intérêt à la réalisation de l'A69, compte-tenu des bénéfices qu'elle doit apporter à leurs territoires et dès lors qu'elles se sont engagées à participer financièrement à la réduction du tarif du péage et ont inscrit les sommes au budget ;

- les jugements sont entachés d'erreurs de droit et d'appréciation au regard de la notion de raison impérative d'intérêt public majeur ;

- au regard de la jurisprudence du Conseil d'Etat, il n'est pas nécessaire de justifier de l'existence d'un besoin impérieux de réaliser le projet nécessitant l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées mais il convient de démontrer un besoin structurel et d'ordre général ; le projet doit répondre à un besoin sans pour autant qu'il réponde à une situation exceptionnelle, critique ou de tension particulière ;

- l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur doit être reconnue pour des projets répondant à des besoins impérieux et à des situations critiques mais également pour des projets d'intérêt public qui répondent à des besoins insuffisamment satisfaits localement, qui permettent le renforcement et l'amélioration des situations existantes, qui participent à la réalisation d'ambitions nationales et quand bien même à lui seul le projet ne permettrait pas de satisfaire totalement chacun des intérêts poursuivis ;

- le juge national prend en compte l'intérêt général de l'opération, la programmation du projet, sa contribution à l'aménagement de l'espace public et sa dimension sociale, la sécurité publique, la réduction de temps de trajet, le confort des usagers et la fiabilité d'infrastructures, le désenclavement et l'amélioration des conditions de transport, la participation à une ambition nationale, l'amélioration de l'attractivité du territoire concerné et le développement de son tissu économique, sans chercher à démontrer que ce territoire serait dans une situation particulièrement défavorable par rapport à ses voisins ; c'est par une erreur de droit que le tribunal a cru devoir analyser le projet comme devant répondre à une situation extrêmement critique ;

- c'est à tort que le tribunal a écarté les motifs d'ordre social, économique et de sécurité publique permettant de caractériser une raison impérative d'intérêt public majeur pour ce projet autoroutier ;

- tout le projet de territoire du sud du Tarn a été conçu autour de l'autoroute projetée.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 31 mars 2025, la région Occitanie, représentée par Me Heymans, demande à la cour :

1°) de déclarer recevable son intervention volontaire en demande ;

2°) de prononcer l'annulation du jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et du jugement n° 2303830 rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance.

Elle soutient que :

- son intervention en demande est recevable dès lors qu'elle justifie d'un intérêt à la réalisation de la liaison routière entre Castres et Toulouse au regard de son intervention en faveur du développement économique et de l'aménagement et de l'égalité des territoires conformément aux articles L. 4211-1 et L. 4221-1 du code général des collectivités territoriales ;

- le bassin de vie Castres-Mazamet présente un décrochage démographique et économique par rapport aux autres agglomérations comparables en Occitanie ;

- cette situation est liée à l'enclavement de ce bassin de vie qui n'est pas desservi par une infrastructure autoroutière et qui est en situation défavorable en termes de desserte ;

- il n'existe pas de solution alternative à la desserte autoroutière du bassin de Castres-Mazamet, laquelle permettra de corriger les inégalités territoriales.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 2 avril 2025, la société par actions simplifiée Guintoli, représentée par Me Garancher, demande à la cour :

1°) de déclarer recevable son intervention ;

2°) de prononcer l'annulation du jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance tendant à l'annulation de l'arrêté conjoint du 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn.

Elle soutient que :

- elle justifie d'un intérêt à intervenir dans la présente instance après avoir été intervenante en défense devant le tribunal administratif de Toulouse en sa qualité de membre et mandataire du groupement d'entreprises auquel la société Atosca a confié, par contrat du 12 avril 2022, la conception et la construction de la future liaison autoroutière A69 ;

- le jugement entrepris est infondé et elle entend s'associer aux moyens développés par l'Etat et la société Atosca dans le cadre de leurs requêtes d'appel ;

- les premiers juges ont commis une erreur de droit en ne tirant pas toutes les conséquences de l'inscription du projet de l'autoroute A69 dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

- pour le surplus, elle renvoie à ses écritures de première instance.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 14 mai 2025, la société anonyme Pierre Fabre et la société par actions simplifiée Pierre Fabre Finance, représentées par Me Destal, demandent à la cour de prononcer l'annulation du jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et du jugement n°2303830 rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse et de

rejeter les demandes de première instance tendant à l'annulation des arrêtés des 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn et 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne.

Elles soutiennent que :

- elles ont intérêt à intervenir à l'instance en raison de leur implantation locale sur le bassin de Castres-Mazamet, de leur engagement constant pour ce projet depuis plusieurs décennies, de leur investissement dans le projet par l'intermédiaire de la société Tarn Sud Développement dont la société Pierre Fabre Finance est l'actionnaire majoritaire et de l'impact du projet sur les activités du groupe qui génèrent notamment des flux logistiques substantiels par voie routière ;

- elles s'associent aux conclusions et moyens de l'Etat ; le projet répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur de nature socio-économique ; le tribunal a commis une erreur d'appréciation en estimant le contraire en s'appuyant sur la considération que le bassin de Castres-Mazamet ne serait pas en situation de décrochage économique ; malgré une implantation historique, la situation d'enclavement du bassin de Castres-Mazamet a provoqué un déport progressif de certaines activités du groupe vers des localisations mieux desservies et les investissements substantiels réalisés sur les sites de Castres-Mazamet ont justement été décidés à raison du projet d'autoroute A69 ; la pérennité socio-économique du territoire est suspendue à la réalisation du projet et la réalisation par anticipation d'investissements motivés par la construction de l'A69, qui a induit un sursaut d'activité du bassin de Castres-Mazamet, démontre que l'infrastructure autoroutière répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 8 septembre 2025, la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, la chambre de commerce et d'industrie de région Occitanie, la chambre de métiers et de l'artisanat de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, la chambre d'agriculture du Tarn, l'association Via 81, le mouvement des entreprises de France Tarn, le mouvement des entreprises de France Occitanie, la confédération des petites et moyennes entreprises du Tarn, la confédération des petites et moyennes entreprises Occitanie, l'union des entreprises de proximité du Tarn et le syndicat des transporteurs routiers du Tarn, représentés par Me Pointeau, demandent à la cour :

1<sup>o</sup>) de déclarer recevable leur intervention volontaire en demande ;

2<sup>o</sup>) d'annuler les jugements n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et n<sup>o</sup> 2303830 rendus le 27 février 2025 par le tribunal administratif de Toulouse.

Ils soutiennent que :

- ils ont intérêt à intervenir à l'instance dès lors que les jugements attaqués portent atteinte aux intérêts qu'ils défendent ;

- ils s'associent à la requête de l'Etat ; c'est à tort que les premiers juges ont considéré que le projet ne répondait pas à une raison impérieuse d'intérêt public majeur alors qu'une étude de territoire conduite par la chambre de commerce et d'industrie du Tarn conclut que la mobilité reste un enjeu fort, que le territoire subit un enclavement qui limite son développement malgré la volonté des collectivités et acteurs locaux de lutter contre le déclin économique ; une autre étude a montré que l'agglomération de Castres-Mazamet se situe en dernière position sur 24 indicateurs comparée à dix autres agglomérations ;

- l'A69 est l'occasion d'offrir au bassin de Castres-Mazamet et à la zone montagne du Tarn le chaînon manquant de son développement ;

- dans la perspective de la mise en service de l'axe autoroutier, le comité de développement A69 a bâti un véritable projet de territoire et les bénéfices attendus de l'autoroute sont nombreux, en termes d'équité et d'aménagement du territoire, de visibilité de celui-ci, de fluidité du trafic poids-lourds, de dynamique démographique, de développement durable, de

développement du secteur agricole et de compétitivité des entreprises ; un territoire ne peut maintenir son activité économique ou se développer sans infrastructure de mobilité.

Par un mémoire en défense, enregistré le 14 septembre 2025, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn, la société Atelier M. et atelier J., la société civile immobilière du château de Scopont, l'association la Renaissance du château de Scopont, l'association sites et monuments, la société archéologique du midi de la France et M. Michel C., représentés par la SELARL Terrasse-Rover, concluent au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge respective de l'Etat, de la société Atosca et de la société des Autoroutes du Sud de la France une somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

Sur la confirmation du jugement et l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur attachée au projet :

- la notion de raison impérative d'intérêt public majeur est d'interprétation stricte et renvoie à une exigence bien supérieure à l'utilité publique ;

- la raison impérative d'intérêt public majeur d'un projet peut reposer sur la démonstration d'un impératif économique lorsque le territoire concerné est enclavé et que les besoins de déplacements ne sont pas satisfaits par les infrastructures existantes, d'un impératif sécuritaire en présence d'un trafic saturé ou de conditions particulièrement accidentogènes et d'un intérêt social qui, bien que ne pouvant justifier à lui seul la raison impérative d'intérêt public majeur peut appuyer l'appréciation globale du projet par l'amélioration de la qualité de vie des riverains ;

- l'arrêt du Conseil d'Etat « société Batigère » ne consacre aucune évolution jurisprudentielle et aucun assouplissement des modalités d'examen de la raison impérative d'intérêt public majeur ;

- la cour ne pourra reprendre le raisonnement des juges du sursis à exécution sans commettre d'erreur de droit et d'erreur manifeste d'appréciation ;

- le bassin de Castres-Mazamet ne peut être regardé comme étant en situation d'enclavement ; ce bassin de vie bénéficie d'un accès aux grandes infrastructures de transport et dispose des gammes de services de proximité comprenant l'accès aux soins et aux établissements d'enseignement supérieur et de formation ;

- ce bassin de vie ne présente pas de décrochage démographique ou économique et la recherche d'une équité territoriale ne suffit pas à établir l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ;

- eu égard à la dynamique démographique du bassin, à l'indice de jeunesse de Castres-Mazamet, au taux de dépendance économique, aux taux d'activité et d'emploi, aux indicateurs fiscaux et sociaux, aucune tension particulière ne justifie le caractère impératif du projet ;

- il n'est pas justifié que le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse aura un effet structurant pour le territoire concerné alors que les études socio-économiques montrent qu'il n'y a pas d'effet mécanique d'une infrastructure de transport sur le développement d'un territoire et qu'existe un risque de métropolisation ; l'Etat et ses concessionnaires ne démontrent



pas les effets bénéfiques attendus de cette infrastructure routière sur le développement du bassin de vie Castres-Mazamet ;

- ce projet autoroutier n'est pas intégré dans un projet de territoire ;
- les bénéfices attendus en termes de mise en sécurité des usagers et des riverains de la RN 126 ne sont pas démontrés au regard du caractère seulement relativement accidentogène de cette voie ; l'itinéraire de substitution ne présente pas les mêmes conditions de sécurité et de confort que celles actuellement offertes par la RN 126 ;
- le report de trafic attendu est irréaliste et le coût élevé du péage relativise encore l'effet de « captage » du trafic de la RN 126 ;

Sur l'effet dévolutif de l'appel :

Sur l'absence de recherche d'autres solutions alternatives plus satisfaisantes :

- il n'y a pas eu de recherche de solutions alternatives au regard de l'objectif aujourd'hui affiché de confortement économique ;
- aucune solution alternative au projet de liaison autoroutière n'a été recherchée depuis 1994 ; la commission d'enquête parlementaire a permis d'établir que cette option autoroutière n'a jamais fait l'objet d'une remise en cause sérieuse ; depuis que le maître d'ouvrage a rendu publique le 25 juin 2010, sa décision de retenir la mise à deux fois deux voies sous forme d'autoroute, les études d'alternatives n'ont plus porté que sur les variantes de fuseaux de l'autoroute ;
- l'alternative ferroviaire à l'A69 n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et le dossier ne présente aucune analyse du renforcement et de la modernisation du réseau ; les instances indépendantes consultées ont pointé cette faiblesse et la commission d'enquête parlementaire a conforté cette démonstration alors que cette alternative est viable et préférable ;
- la poursuite de l'aménagement alternatif de l'itinéraire existant entre Toulouse et Castres constitue une alternative satisfaisante au projet de liaison autoroutière en litige avec un moindre impact environnemental ; il appartenait au concessionnaire de démontrer que l'aménagement de la RN 126 n'était pas en mesure de remplir cet objectif ; l'opportunité financière offerte par la concession ou les lenteurs procédurales attachées au renforcement de la RN 126 ne sauraient justifier d'avoir écarté une solution tout aussi satisfaisante et moins attentatoire à la biodiversité ;
- la seconde condition prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement pour accorder une dérogation au titre des espèces protégées n'est ainsi pas remplie ;

Sur l'insuffisance des mesures compensatoires :

- les mesures compensatoires prévues pour les zones humides sont insuffisantes en raison de l'absence d'équivalence fonctionnelle, de l'insuffisance du diagnostic initial, de la méconnaissance des orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, de l'insuffisance de la mesure MC 15 et de l'impossible mutualisation des zones de compensation ;
- l'absence d'équivalence fonctionnelle est démontrée, en l'espèce, pour l'ensemble des entités impactées et compensées et entité par entité, en raison d'un nombre d'indicateurs étudiés insuffisant pour présenter une étude objective, d'un nombre d'indicateurs présentant une équivalence fonctionnelle insuffisant et de l'application d'un ratio de compensation 1/1 ; le pétitionnaire a présenté un diagnostic volontairement imprécis de l'équivalence fonctionnelle pour chaque entité ;
- il est impossible de mutualiser des zones de compensation « zone humide » et des zones de compensation « inondation » ; 22,21 hectares sont concernés par cette mutualisation, estimée inefficace et même contre-productive par la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Agout, dans un avis du 26 juin 2022, laquelle a conclu qu'il convenait de ne pas intégrer les surfaces décaissées comme surfaces de compensation des zones humides, un expert étant parvenu à cette même conclusion ;

- amputée de 40 %, la surface compensée ne représente plus que 18,22 hectares en sorte que le pétitionnaire ne satisfait plus au ratio surfacique de compensation à hauteur de 150 % prévu par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne ; l'arrêté méconnaît l'obligation de résultat de l'article L. 163-1 du code de l'environnement ;

Sur les autres moyens de nature à confirmer la solution retenue par le tribunal administratif :

- dans le cadre de l'effet dévolutif de l'appel, il est renvoyé aux autres moyens soulevés dans la demande d'annulation des autorisations environnementales, tirés notamment de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance substantielle de l'étude d'impact actualisée, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en tant qu'elle vaut absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, de l'insuffisance substantielle des mesures compensatoires relatives aux espèces protégées, de l'incompatibilité du projet avec les objectifs de préservation et de restauration des trames vertes et bleues, de l'illégalité de l'autorisation en tant qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobages à chaud d'enrobés bitumineux et de l'incompatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation et la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, lesquels sont de nature à confirmer l'annulation prononcée par les premiers juges de ces autorisations ;

- il est également renvoyé aux moyens de première instance soulevés dans l'intérêt de la société civile immobilière du château de Scopont, de l'association la Renaissance du château de Scopont et de l'association sites et monuments tirés de ce que l'arrêté est entaché d'incompétence au regard des articles L. 621-32 et L. 632-2 du code du patrimoine, du caractère insuffisant et erroné de l'étude d'impact, de l'irrégularité du rapport de la commission d'enquête, de ce que l'arrêté ne respecte pas le rayon de protection de 500 mètres autour du monument historique, de la méconnaissance des dispositions du 11° du II de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de celle des dispositions du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de la méconnaissance de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, de celle des dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement en tant que l'arrêté ne comporte pas de dérogation relative à la Jacinthe de Rome, et de ce que le projet litigieux aurait dû faire l'objet d'un tracé alternatif, ainsi que l'a estimé l'architecte des bâtiments de France.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 14 septembre et 13 octobre 2025, l'association Notre affaire à tous, représentée par Me Yzquierdo, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de l'Etat et des sociétés des Autoroutes du Sud de la France et Atosca la somme totale de 4 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les moyens soulevés par les appelants relatifs à la régularité du jugement sont infondés ; le jugement a respecté le principe du contradictoire, contient les mentions obligatoires requises et est suffisamment motivé ;

- la notion de raison impérieuse d'intérêt public majeur doit être entendue strictement et la réalisation d'un projet de cette nature doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage poursuivis par la législation ;

- l'analyse des données socio-économiques récentes montre que la dynamique de Castres est supérieure à celle d'autres villes moyennes ; le bassin de Castres-Mazamet ne saurait être considéré comme enclavé du point de vue de la démographie et de l'activité et il dispose déjà de réseaux de transports fonctionnels ; en l'absence d'état d'enclavement et de décrochage du bassin de Castres-Mazamet, le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne

pouvait légalement donner lieu à l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ; la recherche d'une équité entre les territoires ne saurait justifier la création d'une autoroute ;

- le projet en litige n'est susceptible que d'apporter de faibles bénéfices d'ordre social en l'absence de déficit démographique du bassin de Castres-Mazamet ; les recherches montrent l'absence d'automatisme entre création d'un équipement autoroutier et le développement territorial ; un tel équipement peut renforcer prioritairement les pôles d'activités les plus dynamiques au détriment des centres moins importants ;

- les bénéfices attendus en termes de sécurité publique sont faibles alors que la RN 126, dans sa configuration actuelle et compte tenu des aménagements d'ores et déjà réalisés, ne présente qu'un caractère relativement peu accidentogène et que le projet présente un risque d'accroissement de l'accidentalité sur cette route nationale ;

- le vice retenu par le tribunal n'est pas régularisable ;

- la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante n'est pas remplie ; il existe une solution alternative satisfaisante consistant en l'aménagement de la RN 126 ; le projet est celui d'une autoroute de confort ; le critère économique a conduit à écarter cette solution alternative en méconnaissance de la jurisprudence ; il apparaît évident que l'aménagement de la RN 126 aurait moins d'impact écologique que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; ni l'Etat, ni les concessionnaires n'apportent la preuve que l'aménagement de la RN 126 aurait un impact écologique plus important que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; l'examen des solutions alternatives est incomplet et biaisé et aurait dû être actualisé ;

Sur les autres moyens soulevés en première instance :

- elle s'associe aux moyens soulevés en première instance par l'association France nature environnement Midi-Pyrénées et autres devant le tribunal administratif de Toulouse tirés de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance de l'étude d'impact, de l'absence de recherche d'autres solutions satisfaisantes, de l'insuffisance des mesures compensatoires, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en ce qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobage à chaud d'enrobés bitumineux, de l'incompatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation et de la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

- la procédure au terme de laquelle ont été délivrées les autorisations en litige est irrégulière en l'absence de consultation de toutes les communes susceptibles d'être affectées par le projet ; l'article 7 de la Charte de l'environnement et les articles L. 181-10, R. 123-11, R. 181-38 du code de l'environnement ont été méconnus ;

- cette procédure est également irrégulière pour avoir été conduite en méconnaissance des dispositions relatives à la démocratie environnementale concernant l'information et la participation du public au regard de la convention d'Aarhus ; les paragraphes 1, 4, 6, 8, 9 de l'article 6 de cette convention, qui sont d'application directe, ont été gravement méconnus ;

- l'obligation constitutionnelle d'information et de participation du public ainsi que l'obligation interne de même portée garantie par l'article L. 123-1 du code de l'environnement, ont été méconnues ;

- le public n'a pas pu bénéficier d'un accès à une information claire et accessible dans le cadre de l'enquête publique en raison de la complexité excessive de l'information mise à sa disposition ;

- la procédure d'enquête est irrégulière en raison du refus de la commission d'enquête d'organiser des réunions d'information lors de l'enquête comme le prévoit l'article R. 123-17 du code de l'environnement ;

- le dossier soumis à enquête n'a pas pu être accessible au public dans l'ensemble des communes choisies pour être des lieux de participation en méconnaissance de l'article L. 123-12 du code de l'environnement ;

- la procédure est irrégulière en raison d'un défaut de participation effective du public résultant de l'absence de prise en compte des observations principales du public par l'autorité administrative compétente ;
- il est impossible d'aménager les conséquences de l'annulation des autorisations environnementales litigieuses.

Un courrier du 10 juin 2025 adressé aux parties en application des dispositions de l'article R. 611-11-1 du code de justice administrative, les a informées de la période à laquelle il était envisagé d'appeler l'affaire à l'audience et leur a indiqué la date à partir de laquelle l'instruction pourrait être close, dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article R. 613-1 et le dernier alinéa de l'article R. 613-2 du même code.

Par une ordonnance du 15 octobre 2025, la clôture de l'instruction de l'affaire a été prononcée à effet immédiat, en application du dernier alinéa de l'article R. 613-1 du code de justice administrative.

II. Par une requête et un mémoire, enregistrés sous le n° 25TL00640 le 27 mars 2025 et le 29 septembre 2025, la société anonyme des Autoroutes du Sud de la France (ASF), représentée par Me Clément, demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement n° 2303830 du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse ;

2°) de rejeter la demande de première instance tendant à l'annulation de l'arrêté du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne ;

3°) à défaut, de faire usage des pouvoirs de régularisation qu'elle tient de l'article L. 181-18 du code de l'environnement ;

4°) de mettre à la charge de l'association France nature environnement Midi-Pyrénées, et des autres parties en défense à ses côtés, et de l'association Notre affaire à tous une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le jugement rendu par le tribunal administratif de Toulouse est irrégulier en raison de la méconnaissance du principe du contradictoire garanti par l'article L. 5 du code de justice administrative dès lors que le tribunal s'est fondé sur des éléments issus d'une procédure à laquelle elle n'était pas partie, à savoir la procédure relative à l'autoroute A69 ainsi que sur des éléments non soumis aux parties ;

- le droit à un procès équitable prévu à l'article 6-1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales a également été méconnu ;

- le jugement est insuffisamment motivé contrairement à l'exigence posée par l'article L. 9 du code de justice administrative en ce qu'il n'a pas présenté les éléments de fait propres au projet de mise à deux fois deux voies de l'A680 et n'a pas répondu aux arguments relatifs à l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur fondée sur des motifs de sécurité publique propres à ce projet ;

- c'est à tort que les premiers juges ont estimé que le projet de mise à deux fois deux voies de l'autoroute A680 ne répondait pas à une raison impérieuse d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées en application des dispositions du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

- en estimant que l'analyse de la condition relative à l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur de l'autoroute A680 se confondait avec celle du projet de l'autoroute A69, le tribunal a commis une erreur de droit dès lors que ces projets sont matériellement et géographiquement distincts ; ces projets autoroutiers sont portés par deux sociétés différentes, font l'objet de contrats de concession qui leur sont propres, ont été déclarés d'utilité publique par des arrêtés distincts et ont nécessité le dépôt de deux demandes d'autorisation environnementale différentes ; alors même que l'évaluation environnementale a été menée de manière conjointe, ces projets ne constituent pas un projet global ;

- la grille d'analyse de la raison impérative d'intérêt public majeur mise en œuvre par le tribunal est erronée en droit dès lors qu'il lui appartenait de mettre en balance l'intérêt poursuivi par le projet avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage justifiant qu'il y soit dérogé ; s'agissant des différents intérêts pris en compte par le tribunal en matière sociale, économique et sécuritaire, il ne lui appartenait pas de déterminer quelle était la place relative du bassin de vie de Castres-Mazamet au regard d'un hypothétique classement des différents bassins de vie à proximité et de leurs besoins ; en recherchant uniquement si la situation actuelle du bassin de vie était la pire de la région, le tribunal s'est affranchi de l'obligation qui était la sienne de déterminer s'il existe un besoin non pourvu d'amélioration des performances sociales, économiques et sécuritaires au niveau de ce bassin de vie ;

- le tribunal a commis une erreur manifeste d'appréciation en jugeant que le projet de mise à deux fois deux voies de l'autoroute A680 ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur ; une telle condition est remplie pour des raisons de sécurité publique qui sont propres à ce projet et sans lien avec les conditions de circulation sur la route nationale 126 (RN 126) ;

- eu égard à l'appréciation commune de la raison impérative d'intérêt public majeur pour les deux projets autoroutiers de l'A680 et de l'A69, le tribunal ne pouvait écarter l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur en dépit de motifs cumulés d'ordre sécuritaire, social et économique ; pour qu'une raison impérative d'intérêt public majeur soit caractérisée, il n'est pas exigé que le projet réponde à une situation d'une particulière gravité mais qu'il réponde à des besoins locaux non pourvus ; il existe des gains manifestes d'intérêt public sécuritaire, économique et social ; le tribunal n'a tiré aucune conséquence de la déclaration d'utilité publique du projet et du soutien du législateur à ce projet qu'il identifie comme prioritaire dans l'exposé des motifs de la loi d'orientation des mobilités ;

- le tribunal a commis une erreur de droit en jugeant qu'il ne pouvait qu'annuler l'arrêté sans aménager les conséquences de cette annulation ;

- l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur sera confirmée dès lors que projet répond en matière de sécurité, en matière sociale et en matière économique à un besoin non pourvu au regard des critères pris en compte par la jurisprudence ;

- la solution alternative à la mise à deux fois deux voies de l'A680 consistant à créer un tracé neuf a bien été étudiée ; après identification de la solution d'aménagement de l'existant, trois alternatives de tracé ont alors été analysées ; aucune des alternatives proposées par les opposants n'est pertinente comme alternative au projet de l'A680 ; la mise à deux fois deux voies de l'A680 aurait été nécessaire en cas de mise à deux fois deux voies de la RN 126 ;

- le moyen des intimés tiré du caractère insuffisant des mesures compensatoires concerne exclusivement le projet d'A69 et n'est pas fondé ;

- il est renvoyé aux écritures de première instance en ce qui concerne les moyens relatifs à la régularité de l'enquête publique, au caractère suffisant de l'étude d'impact, au maintien des populations d'espèces dans un état de conservation favorable, à la compatibilité du projet avec les objectifs de préservation et de restauration des trames vertes et bleues, à sa compatibilité avec le plan de gestion des risques d'inondation et le respect de l'article L. 211-1 du code de l'environnement.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 16 mai 2025, la société anonyme Pierre Fabre et la société par actions simplifiée Pierre Fabre Finance, représentées par Me Destal, demandent à la cour de prononcer l'annulation du jugement n° 2303830 du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse et de rejeter la demande de première instance tendant à l'annulation de l'arrêt du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne.

Elles soutiennent que :

- elles ont intérêt à intervenir à l'instance en raison de leur implantation locale sur le bassin de Castres-Mazamet, de leur engagement constant pour ce projet depuis plusieurs décennies, de leur investissement dans le projet par l'intermédiaire de la société Tarn Sud Développement dont la société Pierre Fabre Finance est l'actionnaire majoritaire et de l'impact du projet sur les activités du groupe qui génèrent notamment des flux logistiques substantiels par voie routière ;

- elles s'associent aux conclusions et moyens de la société requérante ; le projet répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur de nature socio-économique ; le tribunal a commis une erreur d'appréciation en estimant le contraire en s'appuyant sur la considération que le bassin de Castres-Mazamet ne serait pas en situation de décrochage économique ; malgré une implantation historique, la situation d'enclavement du bassin de Castres-Mazamet a provoqué un déport progressif de certaines activités du groupe vers des localisations mieux desservies et les investissements substantiels réalisés sur les sites de Castres-Mazamet ont justement été décidés à raison du projet d'autoroute A69 ; la pérennité socio-économique du territoire est suspendue à la réalisation du projet et la réalisation par anticipation d'investissements motivés par la construction de l'A69, qui a induit un sursaut d'activité du bassin de Castres-Mazamet, démontre que l'infrastructure autoroutière répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur.

Par un mémoire en défense, enregistré le 14 septembre 2025, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn ainsi que la société Atelier M. et atelier J., la société civile immobilière du château de Scopont, l'association la Renaissance du château de Scopont, l'association sites et monuments et M. Michel C., représentés par la SELARL Terrasse-Rover, concluent au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge respective de l'Etat, de la société Atosca et de la société des Autoroutes du Sud de la France une somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

Sur la confirmation du jugement et l'absence de raison impérieuse d'intérêt public majeur attachée au projet :

- la notion de raison impérieuse d'intérêt public majeur est d'interprétation stricte et renvoie à une exigence bien supérieure à l'utilité publique ;

- la raison impérieuse d'intérêt public majeur d'un projet peut reposer sur la démonstration d'un impératif économique lorsque le territoire concerné est enclavé et que les besoins de déplacements ne sont pas satisfaits par les infrastructures existantes, d'un impératif sécuritaire en présence d'un trafic saturé ou de conditions particulièrement accidentogènes et d'un intérêt social qui, bien que ne pouvant justifier à lui seul la raison impérieuse d'intérêt

public majeur peut appuyer l'appréciation globale du projet par l'amélioration de la qualité de vie des riverains ;

- l'arrêt du Conseil d'Etat « société Batigère » ne consacre aucune évolution jurisprudentielle et aucun assouplissement des modalités d'examen de la raison impérative d'intérêt public majeur ;

- la cour ne pourra reprendre le raisonnement des juges du sursis à exécution sans commettre d'erreur de droit et d'erreur manifeste d'appréciation ;

- le bassin de Castres-Mazamet ne peut être regardé comme étant en situation d'enclavement ; ce bassin de vie bénéficie d'un accès aux grandes infrastructures de transport et dispose des gammes de services de proximité comprenant l'accès aux soins et aux établissements d'enseignement supérieur et de formation ;

- ce bassin de vie ne présente pas de décrochage démographique ou économique et la recherche d'une équité territoriale ne suffit pas à établir l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ;

- eu égard à la dynamique démographique du bassin, à l'indice de jeunesse de Castres-Mazamet, au taux de dépendance économique, aux taux d'activité et d'emploi, aux indicateurs fiscaux et sociaux, aucune tension particulière ne justifie le caractère impératif du projet ;

- il n'est pas justifié que le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse aura un effet structurant pour le territoire concerné alors que les études socio-économiques montrent qu'il n'y a pas d'effet mécanique d'une infrastructure de transport sur le développement d'un territoire et qu'existe un risque de métropolisation ; l'Etat et ses concessionnaires ne démontrent pas les effets bénéfiques attendus de cette infrastructure routière sur le développement du bassin de vie Castres-Mazamet ;

- ce projet autoroutier n'est pas intégré dans un projet de territoire ;

- les bénéfices attendus en termes de mise en sécurité des usagers et des riverains de la RN 126 ne sont pas démontrés au regard du caractère seulement relativement accidentogène de cette voie ; l'itinéraire de substitution ne présente pas les mêmes conditions de sécurité et de confort que celles actuellement offertes par la RN 126 ;

- le report de trafic attendu est irréaliste et le coût élevé du péage relativise encore l'effet de « captage » du trafic de la RN 126 ;

Sur l'effet dévolutif de l'appel :

Sur l'absence de recherche d'autres solutions alternatives plus satisfaisantes :

- il n'y a pas eu de recherche de solutions alternatives au regard de l'objectif aujourd'hui affiché de confortement économique ;

- aucune solution alternative au projet de liaison autoroutière n'a été recherchée depuis 1994 ; la commission d'enquête parlementaire a permis d'établir que cette option autoroutière n'a jamais fait l'objet d'une remise en cause sérieuse ; depuis que le maître d'ouvrage a rendu publique le 25 juin 2010, sa décision de retenir la mise à deux fois deux voies sous forme d'autoroute, les études d'alternatives n'ont plus porté que sur les variantes de fuseaux de l'autoroute ;

- l'alternative ferroviaire à l'A69 n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et le dossier ne présente aucune analyse du renforcement et de la modernisation du réseau ; les instances indépendantes consultées ont pointé cette faiblesse et la commission d'enquête parlementaire a conforté cette démonstration alors que cette alternative est viable et préférable ;

- la poursuite de l'aménagement alternatif de l'itinéraire existant entre Toulouse et Castres constitue une alternative satisfaisante au projet de liaison autoroutière en litige avec un moindre impact environnemental ; il appartenait au concessionnaire de démontrer que l'aménagement de la RN 126 n'était pas en mesure de remplir cet objectif ; l'opportunité financière offerte par la concession ou les lenteurs procédurales attachées au renforcement de la

RN 126 ne sauraient justifier d'avoir écarté une solution tout aussi satisfaisante et moins attentatoire à la biodiversité ;

- la seconde condition prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement pour accorder une dérogation au titre des espèces protégées n'est ainsi pas remplie ;

Sur l'insuffisance des mesures compensatoires :

- les mesures compensatoires prévues pour les zones humides sont insuffisantes en raison de l'absence d'équivalence fonctionnelle, de l'insuffisance du diagnostic initial, de la méconnaissance des orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, de l'insuffisance de la mesure MC 15 et de l'impossible mutualisation des zones de compensation ;

- l'absence d'équivalence fonctionnelle est démontrée, en l'espèce, pour l'ensemble des entités impactées et compensées et entité par entité, en raison d'un nombre d'indicateurs étudiés insuffisant pour présenter une étude objective, d'un nombre d'indicateurs présentant une équivalence fonctionnelle insuffisant et de l'application d'un ratio de compensation 1/1 ; le pétitionnaire a présenté un diagnostic volontairement imprécis de l'équivalence fonctionnelle pour chaque entité ;

- il est impossible de mutualiser des zones de compensation « zone humide » et des zones de compensation « inondation » ; 22,21 hectares sont concernés par cette mutualisation, estimée inefficace et même contre-productive par la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Agout, dans un avis du 26 juin 2022, laquelle a conclu qu'il convenait de ne pas intégrer les surfaces décaissées comme surfaces de compensation des zones humides, un expert étant parvenu à cette même conclusion ;

- amputée de 40 %, la surface compensée ne représente plus que 18,22 hectares en sorte que le pétitionnaire ne satisfait plus au ratio surfacique de compensation à hauteur de 150 % prévu par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne ; l'arrêté méconnaît l'obligation de résultat de l'article L. 163-1 du code de l'environnement ;

Sur les autres moyens de nature à confirmer la solution retenue par le tribunal administratif :

- dans le cadre de l'effet dévolutif de l'appel, il est renvoyé aux autres moyens soulevés dans la demande d'annulation des autorisations environnementales, tirés notamment de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance substantielle de l'étude d'impact actualisée, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en tant qu'elle vaut absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, de l'insuffisance substantielle des mesures compensatoires relatives aux espèces protégées, de l'incompatibilité du projet avec les objectifs de préservation et de restauration des trames vertes et bleues, de l'illégalité de l'autorisation en tant qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobages à chaud d'enrobés bitumineux et de l'incompatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation et la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, lesquels sont de nature à confirmer l'annulation prononcée par les premiers juges de ces autorisations ;

- il est également renvoyé aux moyens de première instance soulevés dans l'intérêt de la société civile immobilière du château de Scopont, de l'association la Renaissance du château de Scopont et de l'association sites et monuments tirés de ce que l'arrêté est entaché d'incompétence au regard des articles L. 621-32 et L. 632-2 du code du patrimoine, du caractère insuffisant et erroné de l'étude d'impact, de l'irrégularité du rapport de la commission d'enquête, de ce que l'arrêté ne respecte pas le rayon de protection de 500 mètres autour du monument historique, de la méconnaissance des dispositions du 11° du II de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de celle des dispositions du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de la méconnaissance de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, de celle des dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement en tant que l'arrêté ne



comporte pas de dérogation relative à la Jacinthe de Rome, et de ce que le projet litigieux aurait dû faire l'objet d'un tracé alternatif, ainsi que l'a estimé l'architecte des bâtiments de France.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 14 septembre et 13 octobre 2025, l'association Notre affaire à tous, représentée par Me Yzquierdo, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de l'Etat et des sociétés des Autoroutes du Sud de la France et Atosca la somme totale de 4 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les moyens soulevés par les appelants relatifs à la régularité du jugement sont infondés ; le jugement a respecté le principe du contradictoire, contient les mentions obligatoires requises et est suffisamment motivé ;

- la notion de raison impérative d'intérêt public majeur doit être entendue strictement et la réalisation d'un projet de cette nature doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage poursuivis par la législation ;

- l'analyse des données socio-économiques récentes montre que la dynamique de Castres est supérieure à celle d'autres villes moyennes ; le bassin de Castres-Mazamet ne saurait être considéré comme enclavé du point de vue de la démographie et de l'activité et il dispose déjà de réseaux de transports fonctionnels ; en l'absence d'état d'enclavement et de décrochage du bassin de Castres-Mazamet, le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne pouvait légalement donner lieu à l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ; la recherche d'une équité entre les territoires ne saurait justifier la création d'une autoroute ;

- le projet en litige n'est susceptible que d'apporter de faibles bénéfices d'ordre social en l'absence de déficit démographique du bassin de Castres-Mazamet ; les recherches montrent l'absence d'automatisme entre création d'un équipement autoroutier et le développement territorial ; un tel équipement peut renforcer prioritairement les pôles d'activités les plus dynamiques au détriment des centres moins importants ;

- les bénéfices attendus en termes de sécurité publique sont faibles alors que la RN 126, dans sa configuration actuelle et compte tenu des aménagements d'ores et déjà réalisés, ne présente qu'un caractère relativement accidentogène et que le projet présente un risque d'accroissement de l'accidentalité sur cette route nationale ;

- le vice retenu par le tribunal n'est pas régularisable ;

- la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante n'est pas remplie ; il existe une solution alternative satisfaisante consistant en l'aménagement de la RN 126 ; le projet est celui d'une autoroute de confort ; le critère économique a conduit à écarter cette solution alternative en méconnaissance de la jurisprudence ; il apparaît évident que l'aménagement de la RN 126 aurait moins d'impact écologique que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; ni l'Etat, ni les concessionnaires n'apportent la preuve que l'aménagement de la RN 126 aurait un impact écologique plus important que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; l'examen des solutions alternatives est incomplet et biaisé et aurait dû être actualisé ;

Sur les autres moyens soulevés en première instance :

- elle s'associe aux moyens soulevés en première instance par l'association France nature environnement Midi-Pyrénées et autres devant le tribunal administratif de Toulouse tirés de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance de l'étude d'impact, de l'absence de recherche d'autres solutions satisfaisantes, de l'insuffisance des mesures compensatoires, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en ce qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobage à chaud d'enrobés bitumineux, de l'incompatibilité du projet avec le plan

de gestion des risques d'inondation et de la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

- la procédure au terme de laquelle ont été délivrées les autorisations en litige est irrégulière en l'absence de consultation de toutes les communes susceptibles d'être affectées par le projet ; l'article 7 de la Charte de l'environnement et les articles L. 181-10, R. 123-11, R. 181-38 du code de l'environnement ont été méconnus ;

- cette procédure est également irrégulière pour avoir été conduite en méconnaissance des dispositions relatives à la démocratie environnementale concernant l'information et la participation du public au regard de la convention d'Aarhus ; les paragraphes 1, 4, 6, 8, 9 de l'article 6 de cette convention, qui sont d'application directe, ont été gravement méconnus ;

- l'obligation constitutionnelle d'information et de participation du public ainsi que l'obligation interne de même portée garantie par l'article L. 123-1 du code de l'environnement, ont été méconnues ;

- le public n'a pas pu bénéficier d'un accès à une information claire et accessible dans le cadre de l'enquête publique en raison de la complexité excessive de l'information mise à sa disposition ;

- la procédure d'enquête est irrégulière en raison du refus de la commission d'enquête d'organiser des réunions d'information lors de l'enquête comme le prévoit l'article R. 123-17 du code de l'environnement ;

- le dossier soumis à enquête n'a pas pu être accessible au public dans l'ensemble des communes choisies pour être des lieux de participation en méconnaissance de l'article L. 123-12 du code de l'environnement ;

- la procédure est irrégulière en raison d'un défaut de participation effective du public résultant de l'absence de prise en compte des observations principales du public par l'autorité administrative compétente ;

- il est impossible d'aménager les conséquences de l'annulation des autorisations environnementales litigieuses.

Un courrier du 10 juin 2025 adressé aux parties en application des dispositions de l'article R. 611-11-1 du code de justice administrative, les a informées de la période à laquelle il était envisagé d'appeler l'affaire à l'audience et leur a indiqué la date à partir de laquelle l'instruction pourrait être close, dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article R. 613-1 et le dernier alinéa de l'article R. 613-2 du même code.

Par une ordonnance du 15 octobre 2025, la clôture de l'instruction de l'affaire a été prononcée à effet immédiat, en application du dernier alinéa de l'article R. 613-1 du code de justice administrative.

III. Par une requête et un mémoire, enregistrés sous le n° 25TL00652, les 27 mars et 29 septembre 2025, la société par actions simplifiée Atosca, représentée par Me Enckell, demande à la cour :

1°) d'annuler le jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance présentées devant ce tribunal ;

2°) à titre subsidiaire, de surseoir à statuer en application de l'article L. 181-18 du code de l'environnement ;

3°) de mettre à la charge solidaire des parties en défense une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- elle justifie d'un intérêt à agir en qualité de partie aux instances ayant donné lieu au jugement attaqué et de bénéficiaire de l'autorisation délivrée par les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn annulée par ce jugement ;
- elle sollicite la jonction de cette procédure avec la demande d'annulation présentée par l'Etat à l'encontre du même jugement ;
- le jugement est irrégulier dès lors que le tribunal s'est fondé à tort sur un moyen relevé d'office et a méconnu le principe du contradictoire s'agissant de la question du report du trafic des poids-lourds sur la future autoroute A69 en estimant que ce report risque d'être limité ; ce moyen a été relevé d'office sans mise en œuvre la procédure prévue à l'article R. 611-7 du code de justice administrative et en méconnaissance de l'article L. 5 du même code ;
- le jugement ne comprend pas les mentions obligatoires relatives à l'audience qui s'est déroulée le 25 novembre 2024 en méconnaissance de l'article R. 741-2 du code de justice administrative ;
- le projet de création de l'autoroute A69 répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées en application des dispositions du 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;
- l'appréciation relative à l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur nécessite de prendre en compte la nature du projet et non ses conditions techniques d'exploitation contrairement à ce qui a été décidé par le jugement attaqué qui s'est prononcé notamment au regard du coût du péage estimé trop élevé et limitant l'intérêt du projet ;
- cette condition nécessaire à l'octroi d'une dérogation à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées n'impose pas de démontrer un besoin impérieux ou une situation critique justifiant le projet en cause ;
- la circonstance que la route nationale 126 (RN 126) présentait une accidentologie située dans la moyenne de celle des autres routes nationales ne pouvait faire obstacle à ce que soit reconnu un intérêt public en matière de sécurité publique ;
- la condition relative à la raison impérieuse d'intérêt public majeur doit être appréciée de façon autonome par rapport aux deux autres critères tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante et de remise en cause de l'état de conservation des espèces concernées ; le tribunal a semblé juger qu'un projet de plus faible dimension, relevant d'un simple confortement du développement économique du bassin de Castres-Mazamet aurait pu remplir une telle condition et a opéré une confusion entre des critères distincts ;
- le projet de l'autoroute A69 présente un intérêt public d'ordre économique au regard du désenclavement et du développement d'un territoire en décrochage, à savoir le bassin de Castres-Mazamet, dernier bassin économique de plus de 100 000 habitants encore situé à plus d'une heure du réseau autoroutier, du réseau TGV et de la capitale régionale ;
- il existe plusieurs intérêts d'ordre social à ce projet qui permettra de faciliter l'accès aux services et équipements de la métropole toulousaine, d'améliorer la qualité de vie des riverains de la route actuelle et de réduire le temps de trajet ;
- par le report de trafic vers la future liaison autoroutière de l'A69 empruntant un itinéraire plus sécurisé et la réalisation de plusieurs carrefours giratoires sur la route nationale n° 126, le projet en litige répond à une raison impérieuse d'intérêt public majeur au regard de l'amélioration de la sécurité publique ;
- différents actes pris à l'occasion du projet confirment l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur à sa réalisation ; il en va ainsi du débat public encadré par la Commission nationale du débat public concernant ce projet, de la désignation du projet comme opération prioritaire par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 ; en approuvant le rapport annexé à cette loi, le législateur a, de ce fait, reconnu le caractère prioritaire de l'A69 ;

- un arrêté interministériel du 31 mai 2024 pris en application de la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 identifie ce projet parmi les projets d'envergure nationale et européenne d'intérêt général majeur ;

- ce projet a été déclaré d'utilité publique par le décret n° 2018-638 du 18 juillet 2018 au terme d'une évaluation environnementale ; sa légalité a été confirmée par le Conseil d'Etat ;

- c'est à tort que les intimés font valoir que l'autoroute ne s'inscrit pas dans un projet de territoire alors que quatre des cinq schémas de cohérence territoriale concernés intègrent la réalisation de l'A69 à leur planification et que cette intégration se poursuit par la mise en place d'un comité de développement territorial ;

- depuis sa genèse, le projet a donné lieu à de nombreuses études visant à retenir la solution la plus pertinente ; ce processus itératif a permis d'écarter les projets alternatifs, de retenir le fuseau le moins impactant et de déterminer les variantes d'implantation de moindre impact sur les espèces protégées dans ce fuseau et la variante finale a été optimisée pour réduire autant que possible l'impact du projet sur les milieux naturels ; l'aménagement d'une ligne de chemin de fer ne peut constituer une véritable alternative à la réalisation d'un projet d'autoroute, les deux types de transport répondant à des besoins différents, voire complémentaires et cette hypothèse n'a été examinée que de façon surabondante ; les deux projets routiers alternatifs, soit l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 126 et l'aménagement alternatif de celle-ci, ne constituent pas une solution alternative satisfaisante au sens de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

- le moyen des intimés relatif aux zones humides repose sur une lecture erronée des exigences légales en matière de compensation écologique et de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides ; les intimés ne sauraient remettre en cause les conclusions de l'étude conduite par Biotope ; le projet a prévu une compensation satisfaisante des zones humides impactées selon l'approche quantitative et la décision attaquée garantit l'effectivité des mesures compensatoires prévues par le dossier d'autorisation ; l'équivalence écologique est également atteinte par l'approche qualitative ;

- les autres moyens d'annulation soulevés en première instance ne sont pas fondés et il est renvoyé à ses écritures de première instance ;

- à titre infiniment subsidiaire, elle sollicite la mise en œuvre des pouvoirs de régularisation des vices affectant la légalité d'un acte prévus au 2° du I de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 2 avril 2025, la société par actions simplifiée Guintoli, représentée par Me Garancher, demande à la cour :

1°) de déclarer recevable son intervention ;

2°) de prononcer l'annulation du jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025 et de rejeter les demandes de première instance tendant à l'annulation de l'arrêté conjoint du 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn.

Elle soutient que :

- elle justifie d'un intérêt à intervenir dans la présente instance après avoir été intervenante en défense devant le tribunal administratif de Toulouse en sa qualité de membre et mandataire du groupement d'entreprises auquel la société Atosca a confié, par contrat du 12 avril 2022, la conception et la construction de la future liaison autoroutière A69 ;

- le jugement entrepris est infondé et elle entend s'associer aux moyens développés par l'Etat et la société Atosca dans le cadre de leurs requêtes d'appel ;

- les premiers juges ont commis une erreur de droit en ne tirant pas toutes les conséquences de l'inscription du projet de l'autoroute A69 dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

- pour le surplus, elle renvoie à ses écritures de première instance.

Par un mémoire en intervention, enregistré le 16 mai 2025, la société anonyme Pierre Fabre et la société par actions simplifiée Pierre Fabre Finance, représentées par Me Destal, demandent à la cour de prononcer l'annulation du jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025 et du jugement n<sup>o</sup> 2303830 rendu le même jour par le tribunal administratif de Toulouse et de rejeter les demandes de première instance tendant à l'annulation des arrêtés des 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn et 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne.

Elles soutiennent que :

- elles ont intérêt à intervenir à l'instance en raison de leur implantation locale sur le bassin de Castres-Mazamet, de leur engagement constant pour ce projet depuis plusieurs décennies, de leur investissement dans le projet par l'intermédiaire de la société Tarn Sud Développement dont la société Pierre Fabre Finance est l'actionnaire majoritaire et de l'impact du projet sur les activités du groupe qui génèrent notamment des flux logistiques substantiels par voie routière ;

- elles s'associent aux conclusions et moyens de la société Atosca ; le projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur de nature socio-économique ; le tribunal a commis une erreur d'appréciation en estimant le contraire en s'appuyant sur la considération que le bassin de Castres-Mazamet ne serait pas en situation de décrochage économique ; malgré une implantation historique, la situation d'enclavement du bassin de Castres-Mazamet a provoqué un déport progressif de certaines activités du groupe vers des localisations mieux desservies et les investissements substantiels réalisés sur les sites de Castres-Mazamet ont justement été décidés à raison du projet d'autoroute A69 ; la pérennité socio-économique du territoire est suspendue à la réalisation du projet et la réalisation par anticipation d'investissements motivés par la construction de l'A69, qui a induit un sursaut d'activité du bassin de Castres-Mazamet, démontre que l'infrastructure autoroutière répond à une raison impérative d'intérêt public majeur.

Par un mémoire en défense, enregistré le 14 septembre 2025, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn ainsi que la société Atelier M. et atelier J., la société civile immobilière du château de Scopont, l'association La renaissance du château de Scopont, l'association sites et monuments, la société archéologique du midi de la France et M. Michel C., représentés par la SELARL Terrasse-Rover, concluent au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge respective de l'Etat, de la société Atosca et de la société des Autoroutes du Sud de la France une somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

Sur la confirmation du jugement et l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur attachée au projet :

- la notion de raison impérative d'intérêt public majeur est d'interprétation stricte et renvoie à une exigence bien supérieure à l'utilité publique ;

- la raison impérative d'intérêt public majeur d'un projet peut reposer sur la démonstration d'un impératif économique lorsque le territoire concerné est enclavé et que les besoins de déplacements ne sont pas satisfaits par les infrastructures existantes, d'un impératif sécuritaire en présence d'un trafic saturé ou de conditions particulièrement accidentogènes et d'un intérêt social qui, bien que ne pouvant justifier à lui seul la raison impérative d'intérêt public majeur peut appuyer l'appréciation globale du projet par l'amélioration de la qualité de vie des riverains ;

- l'arrêt du Conseil d'Etat « société Batigère » ne consacre aucune évolution jurisprudentielle et aucun assouplissement des modalités d'examen de la raison impérative d'intérêt public majeur ;

- la cour ne pourra reprendre le raisonnement des juges du sursis sans commettre d'erreur de droit et d'erreur manifeste d'appréciation ;

- le bassin de Castres-Mazamet ne peut être regardé comme étant en situation d'enclavement ; ce bassin de vie bénéficie d'un accès aux grandes infrastructures de transport et dispose des gammes de services de proximité comprenant l'accès aux soins et aux établissements d'enseignement supérieur et de formation ;

- ce bassin de vie ne présente pas de décrochage démographique ou économique et la recherche d'une équité territoriale ne suffit pas à établir l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur justifiant l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ;

- eu égard à la dynamique démographique du bassin, à l'indice de jeunesse de Castres-Mazamet, au taux de dépendance économique, aux taux d'activité et d'emploi, aux indicateurs fiscaux et sociaux, aucune tension particulière ne justifie le caractère impératif du projet ;

- il n'est pas justifié que le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse aura un effet structurant pour le territoire concerné alors que les études socio-économiques montrent qu'il n'y a pas d'effet mécanique d'une infrastructure de transport sur le développement d'un territoire et qu'existe un risque de métropolisation ; l'Etat et ses concessionnaires ne démontrent pas les effets bénéfiques attendus de cette infrastructure routière sur le développement du bassin de vie Castres-Mazamet ;

- ce projet autoroutier n'est pas intégré dans un projet de territoire ;

- les bénéfices attendus en termes de mise en sécurité des usagers et des riverains de la RN 126 ne sont pas démontrés au regard du caractère seulement relativement accidentogène de cette voie ; l'itinéraire de substitution ne présente pas les mêmes conditions de sécurité et de confort que celles actuellement offertes par la RN 126 ;

- le report de trafic attendu est irréaliste et le coût élevé du péage relativise encore l'effet de « captage » du trafic de la RN 126 ;

Sur l'effet dévolutif de l'appel :

Sur l'absence de recherche d'autres solutions alternatives plus satisfaisantes :

- il n'y a pas eu de recherche de solutions alternatives au regard de l'objectif aujourd'hui affiché de confortement économique ;

- aucune solution alternative au projet de liaison autoroutière n'a été recherchée depuis 1994 ; la commission d'enquête parlementaire a permis d'établir que cette option autoroutière n'a jamais fait l'objet d'une remise en cause sérieuse ; depuis que le maître d'ouvrage a rendu publique le 25 juin 2010, sa décision de retenir la mise à 2 x 2 voies sous forme d'autoroute, les études d'alternatives n'ont plus porté que sur les variantes de fuseaux de l'autoroute ;

- l'alternative ferroviaire à l'A69 n'a pas fait l'objet d'une analyse sérieuse et le dossier ne présente aucune analyse du renforcement et de la modernisation du réseau ; les instances indépendantes consultées ont pointé cette faiblesse et la commission d'enquête parlementaire a conforté cette démonstration alors que cette alternative est viable et préférable ;

- la poursuite de l'aménagement alternatif de l'itinéraire existant entre Toulouse et Castres constitue une alternative satisfaisante au projet de liaison autoroutière en litige avec un

moindre impact environnemental ; il appartenait au concessionnaire de démontrer que l'aménagement de la RN 126 n'était pas en mesure de remplir cet objectif ; l'opportunité financière offerte par la concession ou les lenteurs procédurales attachées au renforcement de la RN 126 ne sauraient justifier d'avoir écarté une solution tout aussi satisfaisante et moins attentatoire à la biodiversité ;

- la seconde condition prévue à l'article L. 411-2 du code de l'environnement pour accorder une dérogation au titre des espèces protégées n'est ainsi pas remplie ;

Sur l'insuffisance des mesures compensatoires :

- les mesures compensatoires prévues pour les zones humides sont insuffisantes en raison de l'absence d'équivalence fonctionnelle, de l'insuffisance du diagnostic initial, de la méconnaissance des orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, de l'insuffisance de la mesure MC 15 et de l'impossible mutualisation des zones de compensation ;

- l'absence d'équivalence fonctionnelle est démontrée, en l'espèce, pour l'ensemble des entités impactées et compensées et entité par entité, en raison d'un nombre d'indicateurs étudiés insuffisant pour présenter une étude objective, d'un nombre d'indicateurs présentant une équivalence fonctionnelle insuffisant et de l'application d'un ratio de compensation 1/1 ; le pétitionnaire a présenté un diagnostic volontairement imprécis de l'équivalence fonctionnelle pour chaque entité ;

- il est impossible de mutualiser des zones de compensation « zone humide » et des zones de compensation « inondation » ; 22,21 hectares sont concernés par cette mutualisation, estimée inefficace et même contre-productive par la commission locale de l'eau du Sage Agout, dans un avis du 26 juin 2022, laquelle a conclu de ne pas intégrer les surfaces décaissées comme surface de compensation des zones humides, un expert étant parvenu à la même conclusion ;

- amputée de 40 %, la surface compensée ne représente plus que 18,22 hectares en sorte que le pétitionnaire ne satisfait plus au ratio surfacique de compensation à hauteur de 150 % prévu par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ; l'arrêté méconnaît l'obligation de résultat de l'article L. 163-1 du code de l'environnement ;

Sur les autres moyens de nature à confirmer la solution retenue par le tribunal administratif :

- dans le cadre de l'effet dévolutif de l'appel, il est renvoyé aux autres moyens soulevés dans la demande d'annulation des autorisations environnementales, tirés notamment de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance substantielle de l'étude d'impact actualisée, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en tant qu'elle vaut absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000, de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement, de l'insuffisance substantielle des mesures compensatoires relatives aux espèces protégées, de l'incompatibilité du projet avec les objectifs de préservation et de restauration des trames vertes et bleues, de l'illégalité de l'autorisation en tant qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobages à chaud d'enrobés bitumineux et de l'incompatibilité du projet avec le plan de gestion des risques d'inondation et la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, lesquels sont de nature à confirmer l'annulation prononcée par les premiers juges de ces autorisations ;

- il est également renvoyé aux moyens de première instance soulevés dans l'intérêt de la société civile immobilière du château de Scopont, de l'association la Renaissance du château de Scopont et de l'association sites et monuments tirés de ce que l'arrêté est entaché d'incompétence au regard des articles L. 621-32 et L. 632-2 du code du patrimoine, du caractère insuffisant et erroné de l'étude d'impact, de l'irrégularité du rapport de la commission d'enquête, de ce que l'arrêté ne respecte pas le rayon de protection de 500 mètres autour du monument historique, de la méconnaissance des dispositions du 11° du II de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de celle des dispositions du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, de la méconnaissance de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, de celle des

dispositions des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement en tant que l'arrêté ne comporte pas de dérogation relative à la Jacinthe de Rome, et de ce que le projet litigieux aurait dû faire l'objet d'un tracé alternatif, ainsi que l'a estimé l'architecte des bâtiments de France.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 14 septembre et 13 octobre 2025, l'association Notre affaire à tous, représentée par Me Yzquierdo, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de l'Etat et des sociétés ASF et Atosca la somme totale de 4 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- les moyens soulevés par les appelants relatifs à la régularité du jugement sont infondés ; le jugement a respecté le principe du contradictoire, contient les mentions obligatoires requises et est suffisamment motivé ;

- la notion de raison impérieuse d'intérêt public majeur doit être entendue strictement et la réalisation d'un projet de cette nature doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage poursuivis par la législation ;

- l'analyse des données socio-économiques récentes montre que la dynamique de Castres est supérieure à celle d'autres villes moyennes ; le bassin de Castres-Mazamet ne saurait être considéré comme enclavé du point de vue de la démographie et de l'activité et il dispose déjà de réseaux de transports fonctionnels ; en l'absence d'état d'enclavement et de décrochage du bassin de Castres-Mazamet, le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse ne pouvait légalement donner lieu à l'octroi d'une dérogation au titre des espèces protégées ; la recherche d'une équité entre les territoires ne saurait justifier la création d'une autoroute ;

- le projet en litige n'est susceptible que d'apporter de faibles bénéfices d'ordre social en l'absence de déficit démographique du bassin de Castres-Mazamet ; les recherches montrent l'absence d'automatisme entre création d'un équipement autoroutier et le développement territorial ; un tel équipement peut renforcer prioritairement les pôles d'activités les plus dynamiques au détriment des centres moins importants ;

- les bénéfices attendus en termes de sécurité publique sont faibles alors que la RN 126, dans sa configuration actuelle et compte tenu des aménagements d'ores et déjà réalisés, ne présente qu'un caractère relativement accidentogène et que le projet présente un risque d'accroissement de l'accidentalité sur cette route nationale ;

- le vice retenu par le tribunal n'est pas régularisable ;

- la condition relative à l'absence de solution alternative satisfaisante n'est pas remplie ; il existe une solution alternative satisfaisante consistant en l'aménagement de la RN 126 ; le projet est celui d'une autoroute de confort ; le critère économique a conduit à écarter cette solution alternative en méconnaissance de la jurisprudence ; il apparaît évident que l'aménagement de la RN 126 aurait moins d'impact écologique que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; ni l'Etat, ni les concessionnaires n'apportent la preuve que l'aménagement de la RN 126 aurait un impact écologique plus important que la création de l'autoroute A69 et le doublement des voies de l'autoroute A680 ; l'examen des solutions alternatives est incomplet et biaisé et aurait dû être actualisé ;

Sur les autres moyens soulevés en première instance :

- elle s'associe aux moyens soulevés en première instance par l'association France nature environnement Midi-Pyrénées et autres devant le tribunal administratif de Toulouse tirés de l'irrégularité de l'enquête publique, de l'insuffisance de l'étude d'impact, de l'absence de recherche d'autres solutions satisfaisantes, de l'insuffisance des mesures compensatoires, de l'illégalité de l'autorisation environnementale en ce qu'elle vaut enregistrement de deux centrales d'enrobage à chaud d'enrobés bitumineux, de l'incompatibilité du projet avec le plan



de gestion des risques d'inondation et de la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

- la procédure au terme de laquelle ont été délivrées les autorisations en litige est irrégulière en l'absence de consultation de toutes les communes susceptibles d'être affectées par le projet ; l'article 7 de la Charte de l'environnement et les articles L. 181-10, R. 123-11, R. 181-38 du code de l'environnement ont été méconnus ;

- cette procédure est également irrégulière pour avoir été conduite en méconnaissance des dispositions relatives à la démocratie environnementale concernant l'information et la participation du public au regard de la convention d'Aarhus ; les paragraphes 1, 4, 6, 8, 9 de l'article 6 de cette convention, qui sont d'application directe, ont été gravement méconnus ;

- l'obligation constitutionnelle d'information et de participation du public ainsi que l'obligation interne de même portée garantie par l'article L. 123-1 du code de l'environnement, ont été méconnues ;

- le public n'a pas pu bénéficier d'un accès à une information claire et accessible dans le cadre de l'enquête publique en raison de la complexité excessive de l'information mise à sa disposition ;

- la procédure d'enquête est irrégulière en raison du refus de la commission d'enquête d'organiser des réunions d'information lors de l'enquête comme le prévoit l'article R. 123-17 du code de l'environnement ;

- le dossier soumis à enquête n'a pas pu être accessible au public dans l'ensemble des communes choisies pour être des lieux de participation en méconnaissance de l'article L. 123-12 du code de l'environnement ;

- la procédure est irrégulière en raison d'un défaut de participation effective du public résultant de l'absence de prise en compte des observations principales du public par l'autorité administrative compétente ;

- il est impossible d'aménager les conséquences de l'annulation des autorisations environnementales litigieuses.

Un courrier du 10 juin 2025 adressé aux parties en application des dispositions de l'article R. 611-11-1 du code de justice administrative, les a informées de la période à laquelle il était envisagé d'appeler l'affaire à l'audience et leur a indiqué la date à partir de laquelle l'instruction pourrait être close, dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article R. 613-1 et le dernier alinéa de l'article R. 613-2 du même code.

Par une ordonnance du 15 octobre 2025, la clôture de l'instruction de l'affaire a été prononcée à effet immédiat, en application du dernier alinéa de l'article R. 613-1 du code de justice administrative.

Par des arrêts n<sup>os</sup> 25TL02264 et 25TL02267 du 3 décembre 2025, la cour administrative d'appel de Toulouse a rejeté les demandes de récusation présentées par les parties en défense dans l'instance n° 25TL00596.

Par des arrêts n<sup>os</sup> 25TL02265 et 25TL02268 du 3 décembre 2025, la cour a rejeté les demandes de récusation présentées par les parties en défense dans l'instance n° 25TL00640.

Par des arrêts n<sup>os</sup> 25TL02266, 25TL02269 et 25TL02270 du 3 décembre 2025, la cour a rejeté les demandes de récusation présentées par les parties en défense dans l'instance n° 25TL00652.

Le syndicat des avocats de France, représenté par Me Durand et Me Dujardin, est intervenu au soutien de ces demandes de récusation.

Vu les autres pièces des dossiers.

Vu :

- la Constitution, notamment la Charte de l'environnement à laquelle renvoie son Préambule ;
- la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales ;
- la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement signée à Aarhus le 25 juin 1998 ;
- le code de l'environnement ;
- le code forestier ;
- le code du patrimoine ;
- la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 ;
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- l'arrêté du 10 décembre 2013 relatif aux prescriptions générales applicables aux stations de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2517 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- l'arrêté du 9 avril 2019 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2521 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement - Enrobage au bitume de matériaux routiers (centrale d') ;
- le code de justice administrative et notamment son article R. 222-27.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Après avoir entendu au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Teulière, président assesseur,
- les conclusions de M. Diard, rapporteur public,
- les observations de M. Sacher, représentant la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature ;
- les observations de Me Clément, représentant la société des Autoroutes du Sud de la France ;
- les observations de Me Enckell, représentant la société Atosca,
- les observations de Me Schlegel, représentant le département du Tarn, la communauté de communes Sor et Agout et la communauté d'agglomération Castres-Mazamet,
- les observations de Me Heymans, représentant la région Occitanie,
- les observations de Me Garancher, représentant la société Guintoli,
- les observations de Me Destal, représentant les sociétés Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance ;
- les observations de Me Pointeau, représentant la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, la chambre de commerce et d'industrie de région Occitanie, la chambre de métiers et de l'artisanat de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, la chambre d'agriculture du Tarn, l'association Via 81, le mouvement des entreprises de France Tarn, le mouvement des entreprises de France Occitanie, la confédération des petites et moyennes entreprises du Tarn, la confédération des petites et moyennes entreprises Occitanie, l'union des entreprises de proximité du Tarn et le syndicat des transporteurs routiers du Tarn ;
- les observations de Me Rover, représentant l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées, l'association Agir pour l'environnement, l'association les Amis

de la Terre Midi-Pyrénées, l'association pour la taxation des transactions financières pour l'aide aux citoyens du Tarn, l'association Groupe national de surveillance des arbres, l'association Nature en Occitanie, l'association Union protection nature environnement du Tarn, l'association Village action durable, la commune de Teulat, la fédération syndicale Confédération paysanne, la fédération syndicale Confédération paysanne de la Haute-Garonne, la fédération syndicale Confédération paysanne Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon, la fédération syndicale Confédération paysanne du Tarn ainsi que la société Atelier M. et atelier J., la société civile immobilière du château de Scopont, l'association la Renaissance du château de Scopont, l'association sites et monuments, la société archéologique du midi de la France et M. Michel C.,

- les observations de Me Izquierdo, représentant l'association Notre affaire à tous,
- et les observations de Me Faro, représentant l'association Les Vallons.

Une note en délibéré, présentée dans chacune des instances n<sup>os</sup> 25TL00596 et 25TL00652, par l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et les autres parties en défense à ses côtés, représentées par la SELARL Terrasse-Rover, a été enregistrée le 26 décembre 2025.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023, les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn ont délivré à la société Atosca une autorisation au titre de l'article L. 181-1 du code de l'environnement pour la réalisation des travaux de création de la liaison autoroutière entre Verfeil (Haute-Garonne) et Castres (Tarn), dite A69. Par un arrêté du 2 mars 2023, le préfet de la Haute-Garonne a également délivré une autorisation environnementale sur le même fondement à la société des Autoroutes du Sud de la France pour la réalisation des travaux de mise à deux fois deux voies de la liaison autoroutière déjà existante A680 entre Castelmaurou et Verfeil. Par un premier jugement n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 du 27 février 2025, le tribunal administratif de Toulouse a annulé l'arrêté des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn du 1<sup>er</sup> mars 2023 ainsi que les décisions implicites de rejet des recours gracieux formés par l'association Renaissance du château de Scopont, la société civile immobilière du château de Scopont et l'association sites et monuments et a mis à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros à verser à l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un second jugement n<sup>o</sup> 2303830 du 27 février 2025, le même tribunal a annulé l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 2 mars 2023 et a mis à la charge de l'Etat une somme de 2 000 euros à verser à l'association France nature environnement Midi-Pyrénées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par les requêtes susvisées, la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche, la société des Autoroutes du Sud de la France et la société Atosca sollicitent l'annulation de ces jugements.

2. Les requêtes n<sup>os</sup> 25TL00596, 25TL00640 et 25TL00652 sont dirigées contre les jugements du tribunal administratif de Toulouse rendus le 27 février 2025, présentent à juger des questions semblables et ont fait l'objet d'une instruction commune. Il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul arrêt.

Sur les interventions en demande :

3. Il résulte de l'instruction que la région Occitanie, le département du Tarn, la communauté d'agglomération Castres-Mazamet ainsi que la communauté de communes Sor et Agout se sont engagés financièrement pour contribuer à la baisse du futur tarif autoroutier de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse. Ces collectivités territoriales et ces établissements publics de coopération intercommunale justifient ainsi d'un intérêt suffisant à l'annulation des jugements attaqués. Il résulte également de l'instruction que la société Guintoli, agissant en son nom propre et en qualité de mandataire des sociétés membres du groupement de conception-construction de ce projet autoroutier, justifie d'un intérêt suffisant à l'annulation de ces jugements. De même, tant les sociétés Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance que la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, la chambre de commerce et d'industrie de région Occitanie, la chambre de métiers et de l'artisanat de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, la chambre d'agriculture du Tarn, l'association Via 81, le mouvement des entreprises de France Tarn, le mouvement des entreprises de France Occitanie, la confédération des petites et moyennes entreprises du Tarn, la confédération des petites et moyennes entreprises Occitanie, l'union des entreprises de proximité du Tarn et le syndicat des transporteurs routiers du Tarn justifient d'un intérêt suffisant à l'annulation des jugements attaqués. Par suite, leurs interventions en demande doivent être admises dans l'instance n° 25TL00596. De même, l'intervention en demande des sociétés Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance doit être admise dans l'instance n° 25TL00640 ainsi que les interventions en demande des sociétés Guintoli, Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance dans l'instance n° 25TL00652.

Sur le bien-fondé des jugements :

En ce qui concerne le moyen d'annulation retenu par les premiers juges :

4. Aux termes de l'article L. 411-1 du code de l'environnement : « *I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits : / 1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ; / 2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ; / 3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ; (...)* ». L'article L. 411-2 du même code dispose que : « *I. – Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont fixées : / (...) / 4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : / (...) / c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ; (...)* ».

5. Il résulte de ces dispositions qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leur habitat ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu des intérêts économiques et sociaux en jeu, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorisé, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

6. L'intérêt de nature à justifier, au sens du c) du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, la réalisation d'un projet doit être d'une importance telle qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage poursuivi par la législation, justifiant ainsi qu'il y soit dérogé.

7. Le projet de liaison autoroutière qui doit relier Castres (Tarn) à Castelmaurou (Haute-Garonne) comprend deux opérations, l'une consistant à élargir l'autoroute déjà existante située en Haute-Garonne entre Verfeil et Castelmaurou dénommée A680 et l'autre à créer une nouvelle voie autoroutière dénommée A69 entre Castres et Verfeil. Ces deux projets sont étroitement liés et ont été conçus dans le seul objectif de réaliser un projet plus global de liaison autoroutière entre Toulouse et Castres en sorte que l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur doit être appréciée au regard de ce projet global.

8. Pour annuler les arrêtés en litige, le tribunal administratif de Toulouse a estimé que les dérogations accordées au régime de protection des espèces protégées étaient intervenues en méconnaissance des dispositions précitées de l'article L. 411-2 du code de l'environnement dès lors que le projet autoroutier ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur. Pour conclure à l'absence d'une telle raison impérative d'intérêt public majeur, le tribunal a relevé en particulier que le décrochage démographique du bassin de vie de Castres-Mazamet n'est pas avéré, que ce bassin de vie dispose de services et d'équipements de qualité qui ne sont pas significativement moindres sur le plan qualitatif que ceux de la métropole toulousaine, qu'un risque de manque d'attractivité de la liaison autoroutière en raison du tarif du péage existe, que le cadre de vie des riverains de l'actuelle route nationale 126 ne se trouvera pas amélioré, que la situation économique du bassin de vie de Castres-Mazamet n'est pas notablement défavorable, que les motifs économiques ne caractérisent pas une raison impérative d'intérêt public majeur, eu égard à la seule nécessité de conforter le développement économique et aux effets relatifs du projet, et enfin, qu'il n'existe pas de motifs suffisants de sécurité publique.

9. Toutefois, il résulte de l'instruction que le projet de liaison autoroutière en litige consiste à créer un nouvel axe routier ainsi qu'à élargir un axe autoroutier déjà existant entre les villes de Castres et de Toulouse afin de réduire le temps de trajet entre les deux et d'améliorer ainsi la desserte du bassin d'emploi de Castres-Mazamet, qui représente environ 132 000 habitants et 50 000 emplois, de renforcer sa liaison avec l'ensemble de la métropole toulousaine, d'en conforter le développement et de faciliter l'accès aux grands équipements régionaux. L'opération de création de l'A69 permet également d'améliorer le cadre de vie des habitants en éloignant l'itinéraire principal entre les villes de Toulouse et de Castres des zones urbanisées et apporte un gain relatif de sécurité routière, notamment en considération d'un report significatif du trafic de poids lourds vers l'autoroute. Le gain de sécurité routière n'est pas contesté pour la portion concernée par l'élargissement de l'A680. En considération de ces éléments, le projet de liaison autoroutière entre Toulouse et Castres doit être regardé comme un projet structurant de long terme permettant de répondre au besoin de desserte d'un bassin de vie

et d'emploi d'importance. Pour ces motifs et alors qu'il a été par ailleurs déclaré d'utilité publique, d'une part, par un arrêté, devenu définitif, du 22 décembre 2017 du préfet de la Haute-Garonne pour l'opération d'élargissement de l'A680, et, d'autre part, par un décret n° 2018-638 du 19 juillet 2018, également devenu définitif, pour l'opération de création de l'A69, le projet de liaison autoroutière doit être regardé comme répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur, sans qu'il soit nécessaire de justifier d'une situation critique ou de tension particulière quant à l'enclavement ou au décrochage démographique et économique du bassin de vie de Castres-Mazamet.

10. Il résulte de ce qui précède que c'est à tort que le tribunal administratif de Toulouse s'est fondé, pour annuler les arrêtés des 1<sup>er</sup> et 2 mars 2023, sur la considération que le projet en litige ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur.

11. Il appartient toutefois à la cour, saisie de l'ensemble du litige par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens invoqués par les intimés, tant en première instance qu'en appel, au soutien de leurs demandes d'annulation des arrêtés en litige.

En ce qui concerne les autres moyens invoqués :

S'agissant des autres moyens dirigés contre les arrêtés en litige en tant qu'ils valent dérogation au titre des espèces protégées :

Quant à la condition tenant à l'absence d'autre solution satisfaisante :

12. La condition tenant à l'absence de solution alternative satisfaisante doit être regardée comme satisfaite dans le cas où il n'existe pas, parmi les solutions alternatives préalablement étudiées, d'autre solution qui soit appropriée aux besoins à satisfaire, aux moyens susceptibles d'être employés pour le projet et aux objectifs poursuivis et qui permettrait de porter une moindre atteinte à la conservation des espèces protégées.

13. S'il est exact qu'une ancienne décision ministérielle du 25 juin 2010 a retenu le principe de l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire de la route nationale 126 par mise en concession autoroutière, il résulte néanmoins de l'instruction que l'étude d'impact du dossier de demande présenté par la société Atosca en janvier 2022 a notamment précisément analysé, avant de les écarter, trois solutions alternatives à la création de l'A69 consistant, d'une part, en un accroissement de la desserte ferroviaire entre Toulouse et Castres, d'autre part, en un aménagement alternatif de l'existant, et enfin, en l'aménagement sur place à deux fois deux voies de la route nationale 126. Ainsi, les intimés ne sont pas fondés à soutenir qu'aucune solution alternative n'aurait été recherchée depuis 1994. Il ne résulte pas de l'instruction que l'alternative ferroviaire pourrait constituer une solution satisfaisante au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, en considération notamment du temps de parcours et du potentiel de desserte limité offerts par cette alternative, des investissements requis pour optimiser cette ligne et de la limitation structurelle du développement du fret. De même, il ne résulte pas de l'instruction que la solution de l'aménagement alternatif de l'existant, à laquelle font référence les intimés et qui consiste à dévier le trafic induit par les accès riverains en supprimant ces accès par des rétablissements routiers vers des aménagements de carrefours créés et à conserver la route nationale 126 actuelle à l'identique à l'exception de plusieurs aménagements, répondrait à l'objectif poursuivi de liaison rapide pour satisfaire le besoin local de desserte, en considération des très faibles gains de temps de parcours attendus. Enfin, il ne résulte pas de l'instruction que la solution consistant en un aménagement à deux fois deux voies de la route nationale 126

répondrait, de manière appropriée, aux besoins à satisfaire et aux objectifs poursuivis, en offrant des résultats comparables en termes de gains de temps de trajet, de sécurité routière et d'effets sur le cadre de vie des riverains, compte tenu d'un nombre supérieur d'habitations impactées. Alors au demeurant que ce dernier aménagement n'est pas de nature à réduire les impacts écologiques et agricoles sur de nombreux secteurs, il ne résulte pas de l'instruction que les deux solutions alternatives routières préalablement étudiées par le pétitionnaire pourraient constituer des solutions satisfaisantes au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

14. Par ailleurs, il résulte de l'instruction que la société des Autoroutes du Sud de la France, concessionnaire de l'opération d'élargissement de l'A680, a également étudié une solution alternative consistant à créer un tracé neuf qu'elle a écartée dès lors que la création d'une section neuve aurait pour effet non seulement de réduire considérablement l'utilité de la bretelle autoroutière mais également en considération d'une surface d'impact supérieure à celle d'un élargissement. Il ne résulte pas de l'instruction que la solution alternative de création d'un tracé neuf pourrait constituer une solution satisfaisante au sens et pour l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

15. Il résulte de ce qui précède, nonobstant l'avis du Conseil national de la protection de la nature, qui ne suffit pas à écarter l'étude du concessionnaire, et nonobstant les éléments relevés par la commission d'enquête sur l'absence de preuve de l'absence d'une autre solution satisfaisante et les débats tenus devant la commission d'enquête parlementaire en mars 2024, que le moyen tiré de l'absence de recherche d'une autre solution satisfaisante ou de l'existence d'une solution alternative satisfaisante doit être écarté.

Quant à la condition tenant à ce que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d'espèces protégées :

16. S'il est d'abord soutenu que le dossier présenté par le concessionnaire Atosca souffre d'une insuffisance générale en ce que la méthode de dimensionnement de la compensation ne serait pas suffisamment explicitée, ladite insuffisance faisant obstacle au contrôle de la troisième condition légale prévue au 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 411-2 précité du code de l'environnement, il résulte toutefois de l'instruction que cette méthode, qui est celle préconisée par l'Etat et qui a déjà été précédemment utilisée dans le cas de plusieurs projets d'infrastructures, a été exposée de manière suffisamment claire dans un volet spécifique de l'étude d'impact. Cet exposé a d'ailleurs été complété, à la suite de l'avis du Conseil national de la protection de la nature, pour mieux expliciter, étape par étape, la méthode suivie de calcul des pertes et gains de biodiversité. En outre, ce volet spécifique de l'étude d'impact détaille, notamment sous forme de tableaux, les coefficients de compensation définis pour chaque entité concernée. L'étude expose également, de manière suffisamment détaillée, les modes de calcul de la dette compensatoire et du gain compensatoire en unité de compensation. Par suite et alors qu'une note explicative de la méthodologie utilisée a, au surplus, été établie par le bureau d'études Biotope et versée aux débats de première instance, l'argumentation présentée quant au défaut de justification des coefficients compensatoires mis en œuvre doit être écartée. Quant aux critiques de fond des intimés relatives à l'absence de proximité temporelle et de pérennité des mesures compensatoires, elles ne sauraient, en elles-mêmes, révéler une insuffisance générale du dossier de demande.

17. Si une critique d'insuffisance générale du dossier est également soulevée en ce qui concerne le dossier relatif à l'élargissement de l'A680, ce moyen, qui n'explicite pas cette insuffisance, est dépourvu de précisions suffisantes permettant d'en apprécier le bien-fondé.

18. Contrairement à ce qui est soutenu par l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres pour démontrer l'atteinte à une espèce de flore protégée, la mousse fleurie, le volet spécifique de l'étude d'impact présenté par la société Atosca comprend, dans son résumé non technique, une synthèse de l'état initial des milieux, de la flore et de la faune ainsi qu'une description de l'état initial de l'environnement.

19. Ce même volet mesure l'impact résiduel du projet A69 sur la renoncule à feuilles d'ophioglosse et il comprend également, pour cette espèce, une analyse du gain compensatoire sur le site identifié sous forme de tableau. Il ne résulte pas de l'instruction, en l'absence de justifications suffisantes, que la dette de compensation par grands milieux, habitats naturels et espèces, calculée à hauteur de 0,20 unité de compensation pour les deux espèces *Lepidurus apus* et renoncule à feuilles d'ophioglosse dans un tableau du dossier, porterait uniquement sur l'espèce *Lepidurus apus*.

20. Il résulte de l'instruction, ainsi que le relèvent l'association France nature environnement Midi-Pyrénées et autres, qu'une confusion a été opérée dans le tableau de présentation de la mesure « MCE Gestion conservatoire du trèfle écaillé » dès lors qu'est mentionné l'objectif de préserver et conserver la renoncule à feuilles d'ophioglosse dans le temps et de préserver et enrichir la biodiversité du site d'accueil. Cette mention procède d'une erreur matérielle alors que ce même tableau indique, s'agissant du détail de l'action, que la compensation de stations de trèfles écaillés sera réalisée par débroussaillage de milieux dégradés à proximité de stations existantes afin de permettre le développement de cette espèce. Il résulte également de l'instruction que, s'agissant du Trèfle écaillé, le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées déposé par la société Atosca décrit la mesure MA04e prévoyant la transplantation du Trèfle écaillé compte tenu de l'impact du projet sur dix-sept stations de cette espèce sur une superficie totale de 600 m<sup>2</sup>. Le site d'accueil de cette mesure de compensation se situe à proximité de la zone impactée et couvre une superficie de 2 hectares, la transplantation du Trèfle écaillé devant se faire en plusieurs secteurs de 10 à 100 m<sup>2</sup> sur la parcelle afin que l'espèce puisse être suivie et se développer sur l'ensemble de cette dernière. Dans ces conditions, alors que le gain de compensation a bien été évalué dans le dossier à 4 unités de compensation pour le Trèfle écaillé, l'association France nature environnement et autres ne sont pas fondés à soutenir que la seule mesure de compensation prévue dans le dossier consiste dans le débroussaillage des trois stations de renoncules à feuilles d'ophioglosse évitées sur une surface totale de 40 m<sup>2</sup>.

21. Le dossier comprend également une estimation du gain compensatoire potentiel pour la mousse fleurie, qui est de 0,5 unité de compensation. Il résulte de l'instruction que l'étude d'impact précise les gains de compensation attendus de la mesure de gestion conservatoire prévue pour la Nigelle de France sur le site de compensation n° 13 et fait mention de ce que les données bibliographiques ont mis en évidence la présence de cette espèce à proximité immédiate de ce site, lui-même divisé en deux sites.

22. Alors que le dossier distingue les mesures de compensation et les mesures d'accompagnement, lesquelles sont décrites en tant que telles dans une partie spécifique, la seule mention du terme de translocation dans des tableaux de présentation des gains de compensation attendus pour le trèfle écaillé et la Nigelle de France ne suffit pas à établir que le pétitionnaire aurait confondu ces mesures pour les quatre espèces de flore en litige. Par ailleurs, il ne résulte pas de l'instruction une prise en compte erronée de mesures d'accompagnement dans le calcul des gains compensatoires.



23. S'agissant spécifiquement de l'opération d'élargissement de l'A680, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres se bornent à alléguer l'absence de compensation ou une compensation manifestement très insuffisante pour plusieurs cortèges d'espèces protégées, sans identifier ces espèces et sans autres précisions. Par suite, ce moyen doit être écarté comme insuffisamment précisé.

24. Pour les motifs exposés aux points précédents, le moyen tiré de ce que le projet porterait atteinte à l'état de conservation des quatre espèces de flore protégées précitées et du caractère insuffisant des mesures de compensation prévues à ce titre par le projet doit être écarté.

S'agissant de la compétence des auteurs de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 :

25. L'article L. 621-32 du code du patrimoine prévoit que : « *Les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords sont soumis à une autorisation préalable. / (...) / Lorsqu'elle porte sur des travaux soumis à formalité au titre du code de l'urbanisme ou au titre du code de l'environnement, l'autorisation prévue au présent article est délivrée dans les conditions et selon les modalités de recours prévues aux articles L. 632-2 et L. 632-2-1.* ».

26. Aux termes de l'article L. 632-2 du même code : « *I. – L'autorisation prévue à l'article L. 632-1 est, sous réserve de l'article L. 632-2-1, subordonnée à l'accord de l'architecte des Bâtiments de France, le cas échéant assorti de prescriptions motivées. A ce titre, ce dernier s'assure du respect de l'intérêt public attaché au patrimoine, à l'architecture, au paysage naturel ou urbain, à la qualité des constructions et à leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant. Il s'assure, le cas échéant, du respect des règles du plan de sauvegarde et de mise en valeur ou du plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine. Tout avis défavorable de l'architecte des Bâtiments de France rendu dans le cadre de la procédure prévue au présent alinéa comporte une mention informative sur les possibilités de recours à son encontre et sur les modalités de ce recours. / Le permis de construire, le permis de démolir, le permis d'aménager, l'absence d'opposition à déclaration préalable, l'autorisation environnementale prévue à l'article L. 181-1 du code de l'environnement ou l'autorisation prévue au titre des sites classés en application de l'article L. 341-10 du même code tient lieu de l'autorisation prévue à l'article L. 632-1 du présent code si l'architecte des Bâtiments de France a donné son accord, dans les conditions prévues au premier alinéa du présent I.(...) ».*

27. En l'espèce, par un premier avis du 29 février 2022, l'architecte des bâtiments de France a notamment estimé que le projet de tracé de l'autoroute passait trop près du parc et du château de Scopont et a recommandé de décaler ce tracé plus au nord. Ensuite, il a seulement indiqué, dans son second avis du 13 mai 2022, eu égard au caractère d'intérêt public du projet, qu'il serait souhaitable que la bande de travaux soit décalée plus au nord. Eu égard aux termes et à la teneur de ces avis, l'architecte des bâtiments de France doit être regardé comme ayant donné un avis favorable au projet assorti de simples observations et de recommandations de décalage du tracé ne s'imposant pas à l'autorité administrative. Par suite, le moyen tiré de l'incompétence matérielle des auteurs de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 portant autorisation environnementale doit être écarté.

28. Il ne ressort pas des termes de ses avis que l'architecte des bâtiments de France se serait cru tenu par le tracé retenu par le décret déclarant d'utilité publique le projet A69. Il ressort par ailleurs de ceux-ci que l'architecte des bâtiments de France n'a pas ignoré l'impact paysager, architectural, visuel et sonore du projet sur le château de Scopont en sorte que le moyen tiré de ce que les avis qu'il a rendus seraient, pour ce motif, entachés d'erreur d'appréciation doit être

écarté. Il suit de là que le moyen subsidiaire tiré de l'illégalité, par voie d'exception, des avis de l'architecte des bâtiments de France doit, en tout état de cause, être écarté.

S'agissant des insuffisances de l'étude d'impact :

29. Aux termes du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : *« En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : / (...) 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : / a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; / b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; / c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; / d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; / e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. / Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés. / Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. (...) ».* Aux termes du III de cet article : *« Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; / - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; / - une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; (...) ».*

30. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure, et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude, que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

31. D'une part, l'étude d'impact comporte, dans un chapitre dédié, une analyse suffisante des effets du projet sur le développement de l'urbanisation. Elle décrit de manière détaillée et suffisante les types d'impact attendus des procédures d'aménagement foncier, agricole ou forestier en termes de gestion foncière agricole, de paysage et d'environnement. Elle résume également la procédure, indépendante de celle ayant trait à l'autorisation environnementale, par laquelle ces aménagements seront réalisés sous le contrôle du département du Tarn, mentionne les priorités qui seront celles de l'Etat dans le cadre des commissions d'aménagement foncier ainsi que les modes d'appui du concessionnaire à ces opérations. Par ailleurs, les procédures d'aménagement foncier menées par le département du Tarn ne faisant que débiter, leurs résultats détaillés à l'échelle des 7 500 hectares concernés ne pouvaient être présentés dans l'étude d'impact. S'il est reproché une insuffisante analyse des impacts cumulés du projet avec les incidences induites par l'exploitation de deux centrales d'enrobage temporaires pour la construction de l'A69, ces deux installations font partie

intégrante du projet en sorte qu'une analyse des impacts cumulés du projet et des centrales n'était pas requise.

32. D'autre part, il ne résulte pas de l'instruction que les rédacteurs de l'étude d'impact auraient confondu le château de Scopont avec une autre construction constituée par une ancienne grange dénommée Le Pastelier. Si l'étude d'impact a pu désigner ce château comme le château de Maurens-Scopont-Le Pastelier, le gérant de la société civile immobilière propriétaire a également pu lui-même utiliser cette dénomination dans une correspondance et aucun élément n'est produit pour justifier du fait que le concessionnaire aurait confondu le château avec une ancienne grange. Par ailleurs, l'étude, qui fait mention du château dans sa présentation de l'unité paysagère de la Haute-vallée du Girou et de ses vallons tributaires, relève, comme l'un des enjeux paysagers les plus importants, le passage du projet près d'édifices patrimoniaux reconnus et identifie une zone d'enjeu spécifique, comprenant notamment des sites et bâtiments à valeur patrimoniale, à Maurens-Scopont en secteur 3. Elle fait ensuite référence à la présence du château dans ce secteur. Pour ces motifs, il n'est pas avéré qu'elle aurait ignoré le château au titre des enjeux et impacts paysagers du projet A69. En outre, il n'est pas contesté que les enjeux propres au château de Scopont ont également fait l'objet d'une analyse détaillée dans un volet du dossier de demande d'autorisation environnementale relatif à la demande d'autorisation de travaux au titre du code du patrimoine. Si l'étude d'impact a indiqué que le château n'est pas visible depuis la route départementale 42 alors qu'une photographie produite en première instance montre sa visibilité depuis un point de cette route, cette erreur demeure de portée limitée et ne saurait caractériser à elle seule une insuffisance de l'étude d'impact sur ce point.

33. Il résulte par ailleurs de l'instruction que le volet spécifique consacré aux enjeux liés à l'eau de l'étude d'impact comprend une étude consacrée aux zones humides. Contrairement à ce qui est soutenu par l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres, cette étude identifie les zones humides impactées comme majoritairement des zones humides de plateau et non comme de type alluvial. A supposer que l'estimation de 2,4 hectares de zones humides de type alluvial soit erronée, cette inexactitude demeure de portée limitée en considération des 68 hectares identifiés de zones humides. Ni l'avis d'un expert écologue, ni la comparaison avec le nombre de sondages à l'hectare qui ont pu être réalisés pour un autre projet de moindre emprise ne suffisent pour faire regarder l'inventaire des zones humides réalisé en l'espèce comme insuffisant alors, en outre, que des zones humides ont pu être délimitées, en première recherche sur le critère végétation, par une étude cartographique ne nécessitant aucun sondage, que le pétitionnaire a pris en compte les observations de l'Office français de la biodiversité en faisant effectuer une campagne de 188 sondages complémentaires et que cet établissement public a nuancé son constat de faible pression d'inventaire en relevant que les grandes cultures représentaient 68 % de l'emprise du projet. Par suite, le moyen tiré des incohérences du diagnostic initial des zones humides doit être écarté.

34. Le volet de l'étude consacré aux zones humides a également défini une aire d'étude rapprochée d'environ 350 mètres de largeur au niveau du château de Scopont. L'étude réalisée a conclu à une absence d'incidence du projet A69 sur la zone humide de Scopont correspondant à cette aire d'étude rapprochée en raison du maintien de l'alimentation en eau de cette zone. Si l'association la Renaissance du château de Scopont et autres soutiennent que l'étude d'impact a porté sur un périmètre trop restreint en excluant la partie sud de cette zone qui accueille des stations de Jacinthe de Rome et fondent leur critique sur une analyse effectuée par un expert écologue à la demande de la société civile immobilière propriétaire du château, il n'est cependant pas sérieusement contesté que les écoulements superficiels, après prise en compte de deux mesures de réduction, ne seront pas interceptés par le projet. Par ailleurs, il résulte de l'instruction que la nature non compressible du sol au niveau du château, qui ressort des études de sol réalisées sur site, permet les écoulements souterrains. Il ne résulte pas de l'instruction que

l'étude aurait omis de prendre en considération le talweg auxquels l'association la Renaissance du château de Scopont et autres font référence, ni que les écoulements souterrains de ce talweg seront interceptés par l'ouvrage prévu de rétablissement de la route départementale 35. Dans ces conditions, l'analyse de l'expert écologue ne suffit pas à remettre en cause les conclusions de l'étude sur l'absence d'impact résiduel du projet sur la zone humide considérée. Par suite, la délimitation du périmètre d'étude de la zone humide de Scopont comme l'étude des conditions d'alimentation en eau de cette zone, ne peuvent être regardées comme insuffisantes.

35. Enfin, aucune disposition n'imposait au pétitionnaire de procéder à une mesure du niveau de bruit en façade d'un monument historique et, au cas particulier, en façade du pavillon néogothique de Scopont. En tout état de cause, il résulte de l'instruction que ce pavillon néogothique a été pris en compte dans le volet de l'étude relatif aux nuisances sonores et que l'étude acoustique réalisée est suffisante à cet égard.

S'agissant de l'évaluation des incidences du projet sur un site Natura 2000 :

36. Aux termes de l'article L. 414-4 du code de l'environnement : « I. - *Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après " Evaluation des incidences Natura 2000 " : / (...) 2° Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations ; (...) / IV bis. — Tout document de planification, programme ou projet ainsi que manifestation ou intervention susceptible d'affecter de manière significative un site Natura 2000 et qui ne figure pas sur les listes mentionnées aux III et IV fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 sur décision motivée de l'autorité administrative. / (...) / VII. — Lorsqu'une évaluation conclut à une atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 et en l'absence de solutions alternatives, l'autorité compétente peut donner son accord pour des raisons impératives d'intérêt public majeur. Dans ce cas, elle s'assure que des mesures compensatoires sont prises pour maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000. Ces mesures compensatoires sont à la charge de l'autorité qui a approuvé le document de planification ou du bénéficiaire du programme ou projet d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations, de la manifestation ou de l'intervention. La Commission européenne en est tenue informée. / VIII. — Lorsque le site abrite un type d'habitat naturel ou une espèce prioritaires qui figurent, au titre de la protection renforcée dont ils bénéficient, sur des listes arrêtées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, l'accord mentionné au VII ne peut être donné que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur. (...) ».*

37. Il résulte de l'instruction que le projet de création de l'A69 est susceptible d'avoir une incidence sur le site Natura 2000 des Vallées du Tarn et de l'Agout, qui comprend plusieurs habitats et espèces d'intérêt communautaire. L'autoroute projetée jouxte l'Agout au nord de Longuegineste, sans empiéter toutefois sur l'aire Natura 2000, puis franchit l'Agout à la limite des communes de Saïx et Castres, par un ouvrage d'art de 144 mètres de long.

38. L'étude des incidences Natura 2000 distingue non seulement une aire d'étude rapprochée, qui intègre le périmètre du projet, mais également une aire d'étude éloignée, qui prend en compte un périmètre d'environ 5 kilomètres autour de l'aire d'étude rapprochée. Dans le cadre de cette aire d'étude éloignée, ont été étudiés le fonctionnement écologique des milieux environnants et les impacts cumulés avec d'autres projets. Ainsi et contrairement à ce qui est soutenu par l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres, l'étude

n'est pas limitée à l'aire d'étude rapprochée et ne peut donc être regardée comme portant sur un périmètre trop restreint.

39. Ladite étude, qui n'avait pas à mentionner nécessairement le niveau de protection et de menaces pesant sur les espèces concernées, lequel est décrit dans l'étude d'impact générale, devait seulement analyser les impacts sur les espèces indispensables au maintien en état de conservation du site. Par suite, l'absence de description de l'anguille d'Europe, au demeurant non observée dans la zone d'étude, ou de la truite fario, dont la présence dans l'Agout n'est pas établie, ne saurait caractériser son insuffisance.

40. Les allégations d'informations erronées de l'étude des incidences Natura 2000 sur l'état de conservation des espèces et des habitats, fondées sur un référentiel valable à l'échelle de la région biogéographique Atlantique alors que les évaluations de conservation mentionnées dans l'étude se situent à l'échelle du site, ne sont pas établies.

41. Par ailleurs, l'étude décrit de façon suffisante les incidences attendues du projet sur les espèces et habitats retenus du site et elle liste les mesures prévues d'évitement et de réduction, dont le détail se retrouve dans l'étude d'impact générale. Leur caractère insuffisant ne saurait se déduire de l'insuffisance alléguée et non démontrée de l'étude des incidences Natura 2000. La loutre d'Europe fait en particulier l'objet de dix-huit mesures d'évitement et de réduction, relatives aux mammifères hors chiroptères, détaillées dans l'étude d'impact. Si la moule perlière ne fait pas l'objet de mesures spécifiques ou dédiées, elle se trouve néanmoins protégée par les mesures d'évitement et de réduction envisagées s'agissant de la rivière Agout telle que la mesure MR01 visant à réduire l'impact du projet et la destruction d'habitats d'espèces en lit mineur et majeur de l'Agout.

42. Enfin, eu égard à la nature des mesures prises pour limiter l'incidence du projet sur les espèces concernées et leurs habitats, notamment pour le maintien des continuités hydrauliques et la prévention des pollutions accidentelles, l'autorité administrative a pu légalement estimer que le projet n'était pas susceptible d'affecter de manière significative la zone Natura 2000 concernée.

S'agissant du défaut de consultation de communes de l'aire d'étude éloignée de l'étude d'impact :

43. Aux termes de l'article 7 de la Charte de l'environnement : « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.* ». Le II de l'article L.181-10 du code de l'environnement prévoit que : « *L'autorité administrative compétente saisit pour avis les collectivités territoriales et leurs groupements intéressés par le projet. (...)* ». Ces dernières dispositions n'imposent pas de consulter pour avis les communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet mais seulement celles qui sont intéressées par le projet.

44. En l'espèce, il est constant qu'ont été consultées trente-trois communes intéressées par le projet dès lors que leur territoire était situé sur le tracé du projet, qu'il fera l'objet d'une mesure de compensation des impacts du projet ou qu'il comprenait au moins un ouvrage bâti situé à moins de 150 mètres du projet. La seule circonstance invoquée par l'association Notre affaire à tous que des communes, situées dans l'aire d'étude éloignée de l'étude d'impact, soient susceptibles d'être affectées par le projet ne suffit pas à établir qu'elles constituent des communes intéressées par le projet au sens du II de l'article L. 181-10 précité du code de

l'environnement. Par suite, les moyens tirés de la méconnaissance de ces dispositions et de l'article 7 de la Charte de l'environnement doivent être écartés.

S'agissant de la régularité de l'enquête publique :

Quant au défaut d'accès du public à une information compréhensible :

45. Aux termes du II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement : « *La participation confère le droit pour le public : / 1° D'accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective ; (...)* ». Aux termes de l'article R. 123-8 du même code : « *Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. / Le dossier comprend au moins : / 1° Lorsqu'ils sont requis : / a) L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ; (...)* ».

46. En l'espèce, il résulte de l'instruction que la commission d'enquête s'est montrée critique sur la composition du dossier, son volume et la possibilité pour le public de l'appréhender, eu égard notamment à la complexité de son organisation et à la redondance de nombreuses informations de nature selon elle à perdre des lecteurs non avertis. Elle a néanmoins également relevé que le dossier était conforme aux exigences légales, qu'il était très complet, de bonne facture dans sa présentation et sa rédaction et qu'il montrait une volonté de mettre en évidence toutes les études et avis qui ont permis de traiter au mieux les enjeux environnementaux. Surtout, elle a estimé, que malgré un volume important de 164 pages, le résumé non technique de l'ensemble du projet portant sur l'élargissement de l'A680 et la réalisation de l'A69 « permettait au public d'appréhender l'essentiel du projet qui lui était soumis pour avis dans le délai de 45 jours d'ouverture de l'enquête ». Elle a également relevé que le nombre et la variété des contributions montraient que le public avait pu comprendre l'essentiel des enjeux du projet. Dans ces conditions, le moyen tiré du défaut d'accès du public à une information compréhensible doit être écarté.

Quant au déroulement de l'enquête publique :

47. Aux termes du II de l'article L. 123-13 du code de l'environnement : « *Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre : / (...) organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.* ». Aux termes de l'article R. 123-17 de ce code : « *Sans préjudice des cas prévus par des législations particulières, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet, plan ou programme ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête en informe l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête ainsi que le responsable du projet, plan ou programme en leur indiquant les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion. (...)* ».

48. Les dispositions précitées n'imposent aucune obligation pour le président de la commission d'enquête d'organiser une réunion publique et se limitent à lui offrir cette faculté. Par suite, le refus de la commission d'organiser pendant l'enquête publique une réunion publique sollicitée par plusieurs associations n'est pas de nature à entacher d'irrégularité cette enquête.

49. L'article L. 123-12 du code de l'environnement prévoit que : « *Le dossier d'enquête publique est mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public. (...)* ».

50. La seule mention du rapport d'enquête selon laquelle le concessionnaire Atosca n'aurait pas fourni d'ordinateur à la commune de Teulat (Tarn) est insuffisante, en l'absence d'autres éléments, pour regarder comme établi le fait que la version numérisée du dossier n'aurait pas été consultable dans cette commune, en méconnaissance des dispositions citées au point précédent alors que huit observations y ont été enregistrées sur registre physique. Il n'est, par ailleurs, pas contesté que les autres modalités de consultation prévues à l'article 9 de l'arrêté interpréfectoral du 4 novembre 2022 portant ouverture de l'enquête publique unique ont été respectées. Pour ces motifs, le moyen tiré d'un défaut d'accès du public au dossier d'enquête publique doit être écarté.

Quant au défaut de participation du public :

51. Aux termes de l'article 6 de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement : « (...) 2. *Lorsqu'un processus décisionnel touchant l'environnement est engagé, le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, par un avis au public ou individuellement, selon le cas, au début du processus (...)* / 3. *Pour les différentes étapes de la procédure de participation du public, il est prévu des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public conformément au paragraphe 2 ci-dessus et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement.* / 4. *Chaque Partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.* / (...) 6. *Chaque partie demande aux autorités publiques compétentes de faire en sorte que le public concerné puisse consulter sur demande lorsque le droit interne l'exige, et gratuitement, dès qu'elles sont disponibles, toutes les informations présentant un intérêt pour le processus décisionnel visé dans le présent article qui peuvent être obtenues au moment de la procédure de participation du public, sans préjudice du droit des parties de refuser de divulguer certaines informations conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 4. Les informations pertinentes comprennent au minimum et sans préjudice des dispositions de l'article 4: / a) une description du site et des caractéristiques physiques et techniques de l'activité proposée, y compris une estimation des déchets et des émissions prévues; / b) une description des effets importants de l'activité proposée sur l'environnement ; / (...) 8. Chaque Partie veille à ce que, au moment de prendre la décision, les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération.* / 9. *Chaque Partie veille aussi à ce que, une fois que la décision a été prise par l'autorité publique, le public en soit promptement informé suivant les procédures appropriées. Chaque Partie communique au public le texte de la décision assorti des motifs et considérations sur lesquels ladite décision est fondée.* ».

52. L'association Notre affaire à tous, après avoir mentionné dans ses écritures les stipulations précitées des paragraphes 4 et 6 de l'article 6 de la convention d'Aarhus, soutient que l'absence de prise en compte des observations principales du public révélerait un défaut de participation du public en méconnaissance des paragraphes 8 et 9 du même article. Toutefois et en tout état de cause, le seul fait que les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn n'aient pas repris dans l'arrêté attaqué les observations du public qui étaient au nombre de 6 311, en se bornant au visa du rapport d'enquête et des conclusions de la commission d'enquête ne suffit pas à établir

que ces autorités auraient, ce faisant, nécessairement ignoré les éléments présentés par le public et synthétisés dans ledit rapport qu'elles ont visé. De même, le fait que la décision finalement prise s'écarte de ces observations ne suffit pas davantage pour regarder comme établi qu'elles n'auraient pas été prises en compte. Par suite, le moyen tiré du défaut de participation du public en raison du défaut de prise en compte de ses principales observations doit être écarté.

S'agissant de l'irrégularité du rapport d'enquête :

53. S'il est reproché au rapport d'enquête de mentionner à tort que la commission d'enquête s'est rendue au château de Scopont, la seule circonstance que cette dernière n'aurait pas rencontré le gérant de la société civile immobilière, propriétaire du château, ne suffit pas à établir qu'elle ne s'est pas rendue sur place, aux abords du monument. Par suite, le moyen tiré d'une erreur de fait contenue dans le rapport d'enquête sur ce point doit être écarté.

54. Par ailleurs, à supposer même que la commission d'enquête aurait commis une erreur de droit en refusant d'examiner toute possibilité d'éloignement de l'A69 du château au motif que la déclaration d'utilité publique avait déjà délimité un périmètre d'utilité publique, une telle erreur est sans incidence sur la régularité de la procédure suivie.

S'agissant de la motivation de l'avis de la commission d'enquête :

55. Aux termes de l'article L. 123-6 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige : « *I. - Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique. / (...) / Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises. (...)* ».

56. Aux termes l'article L. 123-15 du même code, dans sa rédaction applicable au litige : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête (...) / Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage. (...)* ». L'article R. 123-19 de ce code dispose que : « *Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. / (...) Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête consigne, dans une présentation séparée, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. (...)* ». Il résulte des dispositions combinées des articles L. 123-15 et R. 123-19 du code de l'environnement que, si elles n'imposent pas à la commission d'enquête de répondre à chacune des observations présentées lors de l'enquête publique, elles l'obligent à indiquer, au moins sommairement, en donnant son avis personnel, les raisons qui déterminent le sens de cet avis.

57. Il résulte de l'instruction que, saisie de nombreuses contributions du public portant opposition au projet et exprimant une préférence pour la solution d'aménagement de la route nationale 126, la commission d'enquête les a synthétisées et analysées dans le thème 3 de son rapport. Ses conclusions, qui portent sur l'ensemble du projet de liaison autoroutière sans



omettre de se prononcer sur une partie de l'opération et dressent un bilan étayé des avantages et inconvénients de l'opération d'élargissement de l'A680 puis de l'opération de création de l'A69, sont suffisamment motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises au sens des dispositions précitées de l'article L. 123-6 du code de l'environnement, lesquelles n'exigent, en outre, pas de motivation spécifique sur chacune des autorisations embarquées par les autorisations environnementales en litige. Par suite et quand bien même la commission d'enquête, après consultation du préfet du Tarn, a estimé à tort sa mission limitée au contrôle des modalités dans lesquelles pourrait être mis en œuvre ce projet par ailleurs déclaré d'utilité publique, le moyen tiré de ce qu'elle n'aurait pas rendu un avis personnel et motivé doit être écarté.

58. En formulant une recommandation afin que le concessionnaire affine la recherche d'une meilleure protection visuelle et sonore du château de Scopont, la commission d'enquête a également rendu, sur ce point, un avis personnel et circonstancié.

S'agissant de la complétude du dossier de demande d'autorisation de l'A69 :

59. Aux termes de l'article D 181-15-1 bis du code de l'environnement : « *Pour les projets d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'États étrangers ou d'organisations internationales, de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires, lorsque l'autorisation environnementale tient lieu de l'autorisation prévue par les articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine, le dossier est complété par : / (...) 5° Des montages larges photographiques ou des dessins permettant d'évaluer dans de bonnes conditions les effets du projet sur le paysage en le situant notamment par rapport à son environnement immédiat et au périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques.* ».

60. En l'espèce, le volet dédié du dossier de demande d'autorisation de l'opération A69 relatif aux monuments historiques, qui détaille les impacts du passage du projet dans le périmètre de protection du château, comprend des éléments photographiques et des illustrations suffisants pour permettre une évaluation de l'impact paysager du projet aux abords du château et du parc de Scopont. Par suite, le moyen tiré de l'incomplétude du dossier doit être écarté comme manquant en fait.

S'agissant de la méconnaissance, par l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023, des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement :

61. Aux termes du I de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au litige, compte tenu de la date de dépôt le 19 janvier 2022 de la demande d'autorisation environnementale : « *L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite : / 1° Absence d'opposition à déclaration d'installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au II de l'article L. 214-3 ou arrêté de prescriptions applicable aux installations, ouvrages, travaux et activités objet de la déclaration ; / 2° Autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre en application de l'article L. 229-6 ; / 3° Autorisation spéciale au titre des réserves naturelles en application des articles L. 332-6 et L. 332-9 lorsqu'elle est délivrée par l'Etat et en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décision déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ; / 4° Autorisation spéciale au titre des sites classés ou en instance de classement en application des articles L. 341-7 et L. 341-10 en dehors des cas prévus par l'article L. 425-1 du code de l'urbanisme où l'un des permis ou décision déterminés par cet article tient lieu de cette autorisation ; / 5° Dérogation aux*

*interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° du I de l'article L. 411-2 ; / 6° Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 ; / 7° Récépissé de déclaration ou enregistrement d'installations mentionnées aux articles L. 512-7 ou L. 512-8, à l'exception des déclarations que le pétitionnaire indique vouloir effectuer de façon distincte de la procédure d'autorisation environnementale, ou arrêté de prescriptions applicable aux installations objet de la déclaration ou de l'enregistrement ; / 8° Autorisation ou déclaration pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés en application de l'article L. 532-3, à l'exclusion de ceux requis pour l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés soumise à des règles de protection du secret de la défense nationale ou nécessitant l'emploi d'informations soumises à de telles règles ; / 9° Agrément pour le traitement de déchets en application de l'article L. 541-22 ; / 10° Autorisation d'exploiter une installation de production d'électricité en application de l'article L. 311-1 du code de l'énergie ; / 11° Autorisation de défrichement en application des articles L. 214-13, L. 341-3, L. 372-4, L. 374-1 et L. 375-4 du code forestier ; / 12° Autorisations prévues par les articles L. 5111-6, L. 5112-2 et L. 5114-2 du code de la défense, autorisations requises dans les zones de servitudes instituées en application de l'article L. 5113-1 de ce code et de l'article L. 54 du code des postes et des communications électroniques, autorisations prévues par les articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine et par l'article L. 6352-1 du code des transports, lorsqu'elles sont nécessaires à l'établissement d'installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent ; / 13° Autorisations prévues aux articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine pour les projets d'infrastructure terrestre linéaire de transport liée à la circulation routière ou ferroviaire réalisés pour le compte d'Etats étrangers ou d'organisations internationales, de l'Etat, de ses établissements publics et concessionnaires ; / 14° Dérogation motivée au respect des objectifs mentionnés aux 1° à 4° du IV et au VI de l'article L. 212-1 du présent code, prévue au VII du même article L. 212-1. (...) ».*

62. Aux termes de l'article L. 350-3 du même code, dans sa version applicable au litige, compte tenu de la date de dépôt de la demande d'autorisation environnementale : *« Les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifiques. / Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres présente un danger pour la sécurité des personnes et des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures. / Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction. / Le fait d'abattre ou de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur. ».*

63. Il résulte des dispositions citées au point 61 du I de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, dans leur version applicable au litige, que l'autorisation environnementale ne tient pas lieu de la dérogation permettant de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévue à l'article L. 350-3 du code de l'environnement. Par suite, l'absence d'octroi d'une telle dérogation avant la réalisation des travaux de l'opération A69 n'est pas de nature à entacher

d'illégalité l'arrêté contesté du 1<sup>er</sup> mars 2023 portant autorisation environnementale. Dès lors, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 350-3 du code de l'environnement doit être écarté comme inopérant. Par voie de conséquence, doivent également être écartés comme inopérants les moyens tirés de l'insuffisante identification des alignements d'arbres et du caractère insuffisant des mesures compensatoires prévues à ce titre.

S'agissant de l'insuffisance des mesures de compensation des zones humides :

64. Aux termes du II de l'article L. 163-1 du code de l'environnement : « (...) *Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, en proximité fonctionnelle avec celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne. Une même mesure peut compenser différentes fonctionnalités.* (...) ».

65. Selon son orientation D 41 éviter, réduire ou à défaut compenser l'atteinte aux fonctions des zones humides, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne prévoit que : « *Les mesures compensatoires doivent correspondre à une contribution au moins équivalente, en termes de biodiversité et de fonctionnalités, à la zone humide détruite* ». Cette orientation prévoit également : « *En cas d'absence de cette démonstration, la compensation sera effectuée à minima à hauteur de 150 % de la surface perdue (taux fondé sur l'analyse et le retour d'expérience de la communauté scientifique et de publications).* ».

Quant à l'opération de réalisation de l'A69 :

66. Il résulte du volet dédié aux zones humides de l'étude d'impact que le projet est susceptible d'emporter des impacts résiduels sur 22,5 hectares. Pour évaluer les fonctions des zones humides impactées et les mesures compensatoires prévues, l'étude a divisé les zones affectées en sept entités fonctionnelles selon le bassin concerné, le type de zone humide et le niveau d'enjeu et a réuni les mesures de compensation en cinq entités de compensation.

67. Les fonctions des zones humides ont alors été évaluées sur la base d'une méthode nationale d'évaluation datant de 2016. Il résulte de l'instruction qu'une telle méthode admet que tous les indicateurs ne soient pas complétés. Ainsi, la circonstance que l'ensemble des indicateurs n'ont pas été renseignés pour chaque site, soit, notamment, parce qu'ils ne peuvent être calculés ou parce qu'il existe des indicateurs spécifiques à un type de zone, ne saurait invalider les résultats de cette méthode. De même, il résulte de l'instruction que cette même méthode n'implique pas d'atteindre une équivalence fonctionnelle sur tous les indicateurs ou même sur une majorité d'indicateurs mais seulement de vérifier cette équivalence sur les fonctions ou les sous-fonctions prioritaires, telles qu'identifiées à partir du diagnostic de contexte réalisé. Le diagnostic de l'équivalence fonctionnelle, pour chaque entité, n'est pas insuffisant et la note explicative du bureau d'études Biotope, versée aux débats en première instance, justifie la fixation du ratio fonctionnel à 1 par la bonne faisabilité technique et la prévision de mise en œuvre rapide des mesures de compensation prévues. Par suite et contrairement à ce que soutiennent l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres, les éléments joints en annexe au dossier de demande d'autorisation environnementale du pétitionnaire ne permettent pas de démontrer, en eux-mêmes, l'absence d'équivalence fonctionnelle des zones humides et de remettre ainsi en cause les conclusions de l'étude sur ce point.

68. En outre, il résulte de l'instruction que le projet respecte le ratio fonctionnel défini par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne dès lors qu'il prévoit des mesures compensatoires sur 55,45 hectares pour une surface impactée de 22,5 hectares, soit un ratio de compensation de 246 %, très supérieur au ratio de 150 % exigé par ce schéma.

69. Si, dans leurs écritures de première instance, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres ont d'abord soutenu que des orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Hers-Mort-Girou se trouvaient méconnues au motif que les mesures compensatoires ne permettaient pas d'atteindre les besoins compensatoires requis en termes de surface, ce moyen reposait sur une confusion entre entités fonctionnelles et entités de compensation induisant une analyse erronée de l'étude. Ce moyen infondé ne peut donc qu'être écarté.

70. Par ailleurs, si la commission d'enquête a relevé que cinq sites de compensation ne comportaient pas actuellement de zone humide, il résulte cependant de l'instruction, notamment du dossier de demande que les onze sites de compensation, choisis pour leur proximité et leurs caractéristiques écologiques, sont des sites de restauration ou de réhabilitation et non de renaturation et qu'ils sont ainsi conformes aux orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne privilégiant la restauration et la réhabilitation de telles zones.

71. L'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres contestent également l'efficacité de l'une des mesures de compensation prévues, la mesure MC 15, dès lors notamment que celle-ci ne serait pas adaptée à une zone humide de type plateau. Ils se fondent sur l'avis d'un expert écologue, qui a pointé son caractère très aléatoire et destructeur des sols hydromorphes et sur l'avis de la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Agout du 27 juin 2022, qui a également relevé des points de vigilance à ce titre pour estimer que les décaissements ne permettaient pas la restauration de zones humides sur les quatre sites concernés du bassin Agout. La mesure critiquée, qui vise à la restauration de prairies humides et concerne les onze sites de compensation, porte sur le terrassement ou le décaissement, l'étrépage et le décapage de chaque site concerné en vue d'abaisser le niveau topographique, retrouver des niveaux d'eau favorables à la restauration des habitats humides, rétablir la fonctionnalité du sol et aménager des zones d'expansion de crue et de mobilité des cours d'eau. Destinée à être réalisée sous différentes formes sur les sites de compensation, la mesure MC 15 prévoit une profondeur de décaissement adaptée selon les secteurs concernés et précisée au stade d'études préalables. Elle ne constitue pas l'unique mesure prévue relative à la gestion des milieux humides et peut ainsi être combinée avec d'autres mesures, telle que, par exemple, la mesure MC 16 qui porte sur la reconstitution de sols fortement remaniés. De plus, deux retours d'expériences réussies de ce type de mesure impliquant des décaissements sont décrits dans le dossier de demande d'autorisation. Dans ces conditions, la teneur des avis précités ne suffit pas à établir que cette mesure serait, ainsi qu'il est soutenu, nécessairement vouée à l'échec.

72. Enfin, il résulte de l'instruction qu'à la suite d'études techniques, ont été identifiés des sites favorables à la restauration de zones humides, également liés à des cours d'eau, situés à proximité immédiate et aux abords desquels des mesures sont également prescrites pour encadrer la maîtrise des inondations. L'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres contestent la mutualisation des zones de compensation, qui affecte 22,21 hectares des sites de compensation prévus, soit 40 % de la surface totale dédiée à la compensation, en se fondant sur les avis précités d'un expert écologue selon lequel la mutualisation est d'emblée impossible du fait d'une prescription de l'arrêté attaqué plaçant les fonds des zones de compensation au-dessus de la nappe des plus hautes eaux et de la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux Agout du 27 juin 2022 qui a indiqué que les surfaces décaissées ne peuvent être intégrées comme surfaces de compensation. Toutefois, aucune disposition n'interdit un cumul de mesures de compensation et une mutualisation des sites de compensation. Les seuls

avis précités ne suffisent pas à établir, compte tenu de ce qui a été énoncé au point précédent et en l'absence de preuve de l'interception des écoulements des eaux souterraines par les remblais du projet autoroutier, qu'une telle mutualisation des zones de compensation serait rendue impossible. En outre, il résulte de l'instruction que le maître d'ouvrage, tenu à une obligation de résultats en la matière, s'est engagé à identifier un nombre de sites suffisant afin d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité sur l'ensemble des milieux recherchés. Par suite, le moyen tiré de l'impossible mutualisation des zones de compensation et, par voie de conséquence, celui tiré de ce qu'en ôtant 40 % de la surface mutualisée, le ratio surfacique exigé par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ne serait plus respecté, doivent être écartés.

Quant à l'opération d'élargissement de l'A680 :

73. L'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres soutiennent que la société Autoroutes du Sud de la France, concessionnaire du tronçon autoroutier de l'A680, n'a pas recherché et ne s'est pas assurée de l'équivalence fonctionnelle des zones humides de compensation prévues. Il résulte toutefois de l'instruction et n'est pas sérieusement contesté que les zones humides de compensation respectent le ratio de compensation de 150 % prévu par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne, le ratio étant de 150 % pour les 110 mètres linéaires d'habitats considérés comme des zones humides et même de 200 % pour les 185 mètres linéaires de ripisylves impactées par le projet, que la compensation des ripisylves est réalisée au droit des cours d'eau impactés, avec une amélioration de la fonctionnalité des berges, que la restauration hydromorphologique d'un tronçon de cours d'eau dégradé est prévue dans le cadre du rescindement du Conné, qu'un suivi de la mise en œuvre de ces mesures est également prévu afin d'assurer un résultat fonctionnel et, enfin, qu'une instance de concertation scientifique et technique a été mise en place pour vérifier leur pertinence et leur état d'avancement. Dans ces conditions, alors que les intimés se bornent à une simple allégation sur l'absence de recherche par le maître d'ouvrage d'une équivalence fonctionnelle des zones humides, le moyen tiré de l'absence d'une telle équivalence fonctionnelle ne peut être accueilli.

74. La société des Autoroutes du Sud de la France a, par ailleurs, pris en compte les observations et réserves de l'avis du Conseil national de la protection de la nature du 13 septembre 2022. Elle a ainsi prévu de préciser la mesure MC02 dans le cadre d'une remise en état hydromorphologique du Conné et, pour la mesure MC04, elle a indiqué dans sa réponse que les secteurs retenus concernaient des ripisylves dégradées du Girou qui ne faisaient pas l'objet d'interventions de restauration déjà programmées, levant ainsi les craintes du Conseil national de la protection de la nature sur une reprise à son compte par le pétitionnaire de mesures prévues dans le cadre d'actions de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations. Par suite le moyen tiré de la méconnaissance par le projet A680 de l'orientation précitée D 41 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Adour-Garonne doit être écarté.

75. Pour les motifs précédemment exposés, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions précitées du II de l'article L. 163-1 du code de l'environnement, de la méconnaissance des orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et de l'insuffisance substantielle des mesures de compensation des zones humides doit être écarté. Par voie de conséquence, le moyen tiré de ce que le projet porterait atteinte à l'état de conservation des espèces protégées vivant dans ces zones doit également être écarté.

S'agissant de l'erreur d'appréciation entachant l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 au regard du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement et du 11<sup>o</sup> du II de ce même article et de la méconnaissance de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité prévu à l'article L. 110-1 du code de l'environnement :

76. Aux termes de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur : « I.- *L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article L. 161-1 du code minier selon les cas.* / II.- *L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent également : / (...) 11° La conservation et la mise en valeur des sites patrimoniaux remarquables et des abords des monuments historiques, lorsque l'autorisation environnementale tient lieu des autorisations prévues aux articles L. 621-32 et L. 632-1 du code du patrimoine ; (...)* ».

77. L'article L. 110-1 du code de l'environnement fait référence à un principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement en précisant que ce principe doit viser un objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

78. D'une part, il résulte de l'instruction que le château de Scopont et son pavillon néogothique sont situés dans un parc arboré, qui limite leur visibilité. L'une des photographies produites montre un point de vue potentiel sur le projet depuis les grilles du château. Néanmoins, le projet se trouvera au-delà de la route nationale 126 déjà visible et la commission d'enquête a relevé que le parc existant et les protections paysagères proposées limiteront l'impact visuel de l'autoroute. Ainsi, cette vue potentielle, toute comme la covisibilité ponctuelle du château et de l'autoroute qui résulte d'une autre prise de vue, sont insuffisantes pour considérer que le projet porterait atteinte à la perception visuelle du château, en considération des mesures d'insertion paysagère prévues, notamment la création de trois boisements denses et épais, lesquelles n'ont pas un caractère insuffisant.

79. D'autre part, les projections réalisées dans le cadre de l'étude d'impact indiquent une contribution sonore du projet comprise entre 50 et 55 décibels au niveau du pavillon néogothique, qui est situé à environ 180 mètres du projet, en période diurne et entre 45 et 50 décibels en période nocturne. Ces niveaux demeurent conformes aux seuils réglementaires fixés par l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières en sorte qu'aucune mesure de réduction du bruit n'était nécessaire.

80. Enfin, ainsi qu'il a été précédemment exposé, il ne résulte pas de l'instruction, nonobstant l'étude présentée par un expert écologue et ses propos devant la commission d'enquête parlementaire, que le projet aura un impact résiduel sur la zone humide du parc du château, y compris sur sa partie sud et sur les espèces protégées qui y vivent, en particulier, la Jacinthe de Rome, en l'absence d'éléments suffisants pour établir l'interception des écoulements de surface après prise en compte de deux mesures de réduction, ou pour établir l'interception des écoulements souterrains, eu égard, notamment à la nature non compressible du sol au droit du château et à l'absence de preuve d'interception des eaux souterraines par le futur ouvrage de rétablissement de la route départementale 35.

81. Pour ces motifs, le moyen tiré de l'erreur d'appréciation entachant l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 au regard du I de l'article L. 181-3 du code de l'environnement et du 11° du II de ce même article et celui tiré de la méconnaissance de l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité prévu à l'article L. 110-1 du code de l'environnement doivent être écartés.

S'agissant de la méconnaissance, par l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023, des dispositions du 4<sup>o</sup> du II de l'article L. 181-3 et des articles L. 411-1 et L.411-2 du code de l'environnement :

82. Aux termes de l'article L. 181-3 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur : « (...) / II.- *L'autorisation environnementale ne peut être accordée que si les mesures qu'elle comporte assurent également : / (...) 4<sup>o</sup> Le respect des conditions, fixées au 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 411-2, de délivrance de la dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, lorsque l'autorisation environnementale tient lieu de cette dérogation ; (...)* ».

83. Si l'association la Renaissance du château de Scopont et autres soutiennent qu'en méconnaissance des dispositions citées au point précédent et de celles des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement rappelées au point 4, le projet de création de l'A69 impacte des stations de Jacinthe de Rome présentes au sud du domaine, qui n'ont pas été incluses dans le champ de la dérogation accordée au titre des espèces protégées, il résulte cependant du volet spécifique de l'étude d'impact dédié aux espèces protégées, qui décrit, pour l'état initial, les prairies humides du château comme abritant des stations avec un enjeu fort pour ces parcelles, que la demande de dérogation présentée portait sur cinq espèces de flore, dont la Jacinthe de Rome. Par suite, cette espèce a bien été incluse dans le champ de la dérogation au titre des espèces protégées. Dans ces conditions et alors qu'il ne résulte pas de l'instruction que le projet aurait un impact résiduel sur cette espèce, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions précitées ne peut qu'être écarté.

S'agissant de l'incompatibilité du projet avec les objectifs de préservation et de restauration des trames vertes et bleues :

84. Aux termes de l'article L. 371-2 du code de l'environnement, dans sa version en vigueur depuis le 4 février 2023 : « *Un document-cadre intitulé " Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques " est élaboré, mis à jour et suivi par l'autorité administrative compétente de l'Etat en association avec le Comité national de la biodiversité. / Les orientations nationales sont adoptées par décret en Conseil d'Etat. / (...) Sans préjudice de l'application des dispositions du chapitre II du titre II du livre Ier relatives à l'évaluation environnementale, les documents de planification et projets relevant du niveau national, et notamment les grandes infrastructures linéaires de l'Etat et de ses établissements publics, sont compatibles avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques mentionnées au premier alinéa et précisent les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que la mise en œuvre de ces documents de planification et projets, notamment les grandes infrastructures linéaires, sont susceptibles d'entraîner. (...)* ».

85. L'étude d'impact, dans son volet « espèces protégées », a suffisamment décrit et évalué les incidences du projet sur l'habitat des prairies mésophiles de fauche ainsi que sur onze espèces, le lapin de garenne, l'alouette lulu, l'agrion de mercure, le gomphe de graslin, l'azuré du serpolet, le triton marbré, la loutre d'Europe, le minioptère de schreibers, le murin de bechstein, le petit rhinolophe et le rhinolophe euryale, identifiés au niveau régional comme constituant des enjeux nationaux. Il est inexact d'affirmer qu'elle ne prévoit aucune mesure de compensation, alors qu'il résulte de l'instruction qu'elle en prévoit pour trois espèces, l'agrion de mercure, l'azuré du serpolet et la loutre d'Europe. Par suite, le moyen tiré de l'incompatibilité du projet avec les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques au sens de l'article L. 371-2 du code de l'environnement doit être écarté.

S'agissant de l'illégalité de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 en tant qu'il vaut enregistrement de deux centrales d'enrobage à chaud :

86. Il résulte de l'instruction que la décision en litige est une autorisation environnementale prise sur le fondement des dispositions citées au point 61 du 7<sup>o</sup> du I de l'article L. 181-2 du code de l'environnement, qui vaut enregistrement de deux centrales d'enrobage temporaires, installations classées pour la protection de l'environnement, lesquelles ont fait l'objet d'un volet spécifique de l'étude d'impact, dans le cadre de l'évaluation environnementale, et, par suite, d'une évaluation, puis d'une autorisation environnementale. Dans ces conditions, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres ne peuvent utilement se prévaloir, à l'appui de leur moyen tiré d'une erreur manifeste d'appréciation à défaut de basculement du régime d'enregistrement des centrales vers une procédure d'autorisation, de ce que les conditions alternatives prévues au 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> de l'article L. 512-7-2 du code de l'environnement seraient remplies dès lors que les centrales d'enrobage temporaires se trouvent autorisées par l'autorité administrative dans le cadre de l'arrêté en litige.

87. Pour les mêmes motifs que ceux précédemment exposés au point 31, le moyen tiré du caractère insuffisant de l'étude d'impact en raison de l'absence de prise en compte des effets cumulés du projet et des deux centrales d'enrobage à chaud doit être écarté.

88. En vertu de l'article D. 181-15-2 bis inclus dans la sous-section 1 de la section 2 demande d'autorisation du chapitre unique autorisation environnementale du code de l'environnement : *« Lorsque le projet nécessite l'enregistrement d'installations mentionnées à l'article L. 512-7, le dossier de demande comporte un document justifiant du respect des prescriptions applicables à l'installation en vertu du titre Ier du livre V du présent code, notamment les prescriptions générales édictées par le ministre chargé des installations classées en application du I de l'article L. 512-7. Ce document présente notamment les mesures retenues et les performances attendues par le demandeur pour garantir le respect de ces prescriptions. (...) »*.

89. A la différence du 7<sup>o</sup> de l'article R. 512-46-4 du code de l'environnement, les dispositions citées au point précédent, applicables en l'espèce à la demande du pétitionnaire, n'exigent pas une description de ses capacités techniques et financières mais seulement un document complémentaire justifiant du respect des prescriptions applicables à l'installation, notamment celles générales édictées par le ministre en charge des installations classées. Par suite, le moyen tiré de l'incomplétude du dossier de demande d'enregistrement des deux centrales en l'absence de justification des capacités techniques et financières du pétitionnaire doit être écarté comme inopérant.

90. Aux termes de l'article 2.1 de l'arrêté ministériel du 9 avril 2019 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n<sup>o</sup> 2521 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement- Enrobage au bitume de matériaux routiers, relatif aux règles d'implantation : *« Les limites de l'installation sont au moins à 100 mètres des habitations ou des établissements recevant du public et au moins à 50 mètres pour les autres tiers. (...) »*.

91. S'agissant de la centrale de Puylaurens, il résulte de l'instruction, notamment de l'étude d'impact, que les habitations les plus proches du projet se situent à 170 mètres au nord des limites extérieures de l'installation. Si l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres allèguent qu'une habitation serait située dans un rayon de 50 mètres par rapport aux limites du site d'implantation, ils ne l'établissent par aucun élément.



92. S'agissant de la centrale de Villeneuve-Les-Lavaur, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres soutiennent que des habitations à l'ouest du site et une ferme au sud se situent dans un périmètre de 100 mètres par rapport aux limites de l'installation. Toutefois, la société Atosca a fait valoir dans ses écritures de première instance sans être contredite que l'habitation à l'ouest, incluse dans le périmètre de 100 mètres, a été rachetée puis détruite pour les besoins du projet et elle justifie, par ailleurs, que, pour la ferme au sud, l'infime partie de l'exploitation située dans le périmètre de 100 mètres n'est pas à usage d'habitation.

93. Il résulte des deux points précédents que les installations en litige ne méconnaissent pas les règles d'implantation à distance des habitations prévues par l'article 2.1 de l'arrêté ministériel précité du 9 avril 2019.

94. Enfin, le besoin de compléter l'arrêté attaqué par des prescriptions particulières sur la durée de l'autorisation et les horaires de fonctionnement des centrales n'est pas établi, eu égard aux précisions apportées par le dossier de demande sur ces points particuliers. En ce qui concerne les odeurs émises, l'arrêté litigieux renvoie aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 9 avril 2019, dont l'article 6 contient des prescriptions à ce titre. Le besoin de prescriptions particulières n'est pas suffisamment justifié par la seule affirmation, qui a été contestée, selon laquelle cette problématique des odeurs serait récurrente pour les centrales d'enrobage à chaud. Par leurs seules propositions de mise en place d'un programme d'autosurveillance trimestriel ou de surveillance en continu de sept composés organiques volatils, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres ne justifient pas non plus de l'insuffisance des prescriptions des articles 6.7 et 9.2 de l'arrêté ministériel du 9 avril 2019 sur le contrôle des rejets atmosphériques auxquelles l'arrêté attaqué renvoie ou de la nécessité de les renforcer. De même, s'agissant du traitement des poussières et du suivi des dépôts atmosphériques, la seule affirmation selon laquelle les prescriptions de l'article 40 de l'arrêté ministériel du 10 décembre 2013 devraient être renforcées par des prescriptions visant à mesurer les retombées de poussières ou encore la proposition de procéder à une analyse des sols ne suffisent pas à établir l'insuffisance des prescriptions générales des articles 2.4 de l'arrêté ministériel du 9 avril 2019 et 40 de l'arrêté ministériel du 10 décembre 2013 auxquelles l'arrêté attaqué renvoie. S'agissant enfin du contrôle des fraisats, l'arrêté contesté se réfère aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 10 décembre 2013, dont l'article 48 est relatif à ce contrôle. Ainsi, il est inexact d'affirmer qu'aucune mesure de contrôle des fraisats n'a été prévue. Pour tous ces motifs, le moyen tiré de l'insuffisance des prescriptions contenues dans l'arrêté attaqué sur le volet relatif aux installations classées pour la protection de l'environnement du dossier ne peut qu'être écarté.

S'agissant de l'incompatibilité du projet avec l'objectif D 4.7 du plan de gestion des risques d'inondation Adour-Garonne et de la méconnaissance de l'article L. 211-1 du code de l'environnement :

95. Aux termes de l'article L. 211-1 du code de l'environnement : *« I.- Les dispositions des chapitres Ier à VII du présent titre ont pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer : / 1° La prévention des inondations et la préservation des écosystèmes aquatiques, des sites et des zones humides ; (...) ».*

96. Le plan de gestion des risques d'inondation Adour-Garonne poursuit notamment un objectif stratégique n° 4 visant à réduire la vulnérabilité par un aménagement durable des territoires et comporte une disposition D 4.7 qui vise à ne pas aggraver l'exposition au risque d'inondation et selon laquelle les aménagements dans le lit majeur des cours d'eau doivent satisfaire un principe de transparence hydraulique et ne doivent pas aggraver le phénomène

d'inondation et ses impacts potentiels en amont et en aval, ni compromettre les capacités d'expansion des crues.

97. Pour démontrer que chaque arrêté en litige méconnaît les objectifs de gestion durable fixés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement et qu'il est incompatible avec la disposition précitée D 4.7 du plan de gestion des risques d'inondation Adour-Garonne, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres se bornent à se référer à l'avis critique d'un expert sur l'étude hydrologique réalisée dans le cadre du projet, lequel aurait notamment pointé une erreur sur le choix de l'évènement de référence, des lacunes méthodologiques et fait part de ses doutes sur le dimensionnement hydraulique des ouvrages secondaires, sans produire ladite étude. Par suite, ce moyen n'est pas assorti de justifications suffisantes permettant d'en apprécier le bien-fondé et doit donc être écarté.

S'agissant de la légalité de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 en tant qu'il vaut autorisation de défrichement :

98. Selon l'article L. 341-6 du code forestier : « (...) *l'autorité administrative compétente de l'Etat subordonne son autorisation à l'une ou plusieurs des conditions suivantes : / 1° L'exécution, sur d'autres terrains, de travaux de boisement ou reboisement pour une surface correspondant à la surface défrichée, assortie, le cas échéant, d'un coefficient multiplicateur compris entre 1 et 5, déterminé en fonction du rôle économique, écologique et social des bois et forêts objets du défrichement, ou d'autres travaux d'amélioration sylvicoles d'un montant équivalent. Le représentant de l'Etat dans le département peut imposer que le boisement compensateur soit réalisé dans un même massif forestier ou dans un secteur écologiquement ou socialement comparable ; / (...). Le demandeur peut s'acquitter d'une obligation mentionnée au 1° du présent article en versant une indemnité équivalente, dont le montant est déterminé par l'autorité administrative et lui est notifié en même temps que la nature de cette obligation. Le produit de cette indemnité est affecté à l'établissement mentionné à l'article L. 313-1 du code rural et de la pêche maritime pour alimenter le fonds stratégique de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 156-4 du présent code, (...)* ».

99. Il est constant que le projet impacte dix boisements identifiés et que la demande d'autorisation a porté sur près de 5 hectares de boisement à défricher. Si, dans leurs écritures de première instance, l'association France Nature Environnement Midi-Pyrénées et autres ont relevé que l'arrêté en litige avait abandonné la stratégie de compensation en nature poursuivie par le concessionnaire pour une compensation financière sans qu'il soit justifié de son montant, en particulier des coefficients multiplicateurs appliqués, la justification de ces coefficients a toutefois été détaillée dans le dossier de demande d'autorisation, dans le cadre de la contribution de la direction départementale des territoires. Par suite et alors que l'arrêté litigieux explicite les autres valeurs retenues, le moyen tiré du défaut de justification du montant de la compensation financière et des coefficients multiplicateurs appliqués doit être écarté comme manquant en fait.

S'agissant de la légalité de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 en tant qu'il porte autorisation de travaux au titre du code du patrimoine :

100. D'une part, aux termes de l'article L. 621-30 du code du patrimoine : « *I. – Les immeubles ou ensembles d'immeubles qui forment avec un monument historique un ensemble cohérent ou qui sont susceptibles de contribuer à sa conservation ou à sa mise en valeur sont protégés au titre des abords. / La protection au titre des abords a le caractère de servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols dans un but de protection, de conservation et de mise en valeur du patrimoine culturel. / II. – La protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, situé dans un périmètre délimité par l'autorité administrative dans*

*les conditions fixées à l'article L. 621-31. Ce périmètre peut être commun à plusieurs monuments historiques. / En l'absence de périmètre délimité, la protection au titre des abords s'applique à tout immeuble, bâti ou non bâti, visible du monument historique ou visible en même temps que lui et situé à moins de cinq cents mètres de celui-ci. (...) ».*

101. En l'espèce, le concessionnaire a sollicité l'autorisation préalable au titre de l'article L. 621-32 du code du patrimoine à laquelle sont soumis « *les travaux susceptibles de modifier l'aspect extérieur d'un immeuble, bâti ou non bâti, protégé au titre des abords* », dans le cadre de son dossier de demande d'autorisation environnementale et cette autorisation lui a été délivrée par l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 en litige. Dans ces conditions, la seule circonstance que le projet, qui bénéficie de cette autorisation préalable, soit inclus dans le périmètre de protection du château de Scopont, lequel est classé monument historique, n'est pas, en elle-même, de nature à entacher d'illégalité l'arrêté attaqué. Si l'association la Renaissance du château de Scopont et autres contestent également le fuseau retenu pour le projet, ce dernier résulte du décret déclarant d'utilité publique le projet. Par suite, le moyen tiré du non-respect du rayon de protection de cinq cents mètres des monuments historiques doit être écarté.

102. D'autre part, si l'association la Renaissance du château de Scopont et autres ont soutenu, dans leurs écritures de première instance, qu'un autre tracé plus au nord aurait pu être retenu afin d'éloigner le projet du château ainsi que l'a estimé l'architecte des bâtiments de France, ce dernier n'a cependant émis dans le cadre de son avis favorable, ainsi qu'il a été dit précédemment, que des observations et recommandations qui ne liaient pas l'autorité administrative. Par suite, le moyen tiré de l'existence d'un autre tracé possible doit également être écarté.

103. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur la régularité des jugements, d'une part, que les parties appelantes sont fondées à soutenir que c'est à tort que, par les jugements attaqués, le tribunal administratif de Toulouse a annulé l'arrêté des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn du 1<sup>er</sup> mars 2023 ainsi que les décisions implicites de rejet des recours gracieux formés par l'association la Renaissance du château de Scopont, la société civile immobilière du château de Scopont et l'association sites et monuments et l'arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 2 mars 2023, d'autre part, que les demandes présentées devant le tribunal administratif de Toulouse tendant à l'annulation des arrêtés des 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn, des décisions implicites de rejet des recours gracieux formés à l'encontre de cet arrêté, ensemble de l'arrêté du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne doivent être rejetées.

Sur les frais liés aux litiges :

104. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, de la société Atosca ou de la société des Autoroutes du Sud de la France, qui n'ont pas dans les présentes instances la qualité de parties perdantes, une somme quelconque au titre frais exposés par les parties en défense et non compris dans les dépens. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge des parties en défense une somme demandée par la société des Autoroutes du Sud de la France et la société Atosca sur le même fondement.

## D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : Les interventions en demande de la région Occitanie, du département du Tarn, de la communauté d'agglomération Castres-Mazamet, de la communauté de communes Sor et Agout des sociétés Guintoli, Pierre Fabre, Pierre Fabre Finance, de la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, de la chambre de commerce et d'industrie de région Occitanie, de la chambre de métiers et de l'artisanat de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, de la chambre d'agriculture du Tarn, de l'association Via 81, du mouvement des entreprises de France Tarn, du mouvement des entreprises de France Occitanie, de la confédération des petites et moyennes entreprises du Tarn, de la confédération des petites et moyennes entreprises Occitanie, de l'union des entreprises de proximité du Tarn et du syndicat des transporteurs routiers du Tarn sont admises dans l'instance n° 25TL00596.

Article 2 : L'intervention en demande des sociétés Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance est admise dans l'instance n° 25TL00640.

Article 3 : Les interventions en demande des sociétés Guintoli, Pierre Fabre et Pierre Fabre Finance sont admises dans l'instance n° 25TL00652.

Article 4 : Les jugements n<sup>os</sup> 2303544, 2304976 et 2305322 et n° 2303830 du 27 février 2025 du tribunal administratif de Toulouse sont annulés.

Article 5 : Les demandes enregistrées sous les n<sup>os</sup> 2303544, 2304976, 2305322 et 2303830 présentées devant le tribunal administratif de Toulouse tendant à l'annulation de l'arrêté du 1<sup>er</sup> mars 2023 des préfets de la Haute-Garonne et du Tarn, des décisions implicites de rejet de recours gracieux formés à l'encontre de cet arrêté et de l'arrêté du 2 mars 2023 du préfet de la Haute-Garonne sont rejetées.

Article 6 : Les conclusions présentées par la société des Autoroutes du Sud de la France, par la société Atosca et par les parties en défense tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 7 : Le présent arrêt sera notifié à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, et des négociations internationales sur le climat et la nature, à la société par actions simplifiée Atosca, à la société anonyme des Autoroutes du Sud de la France, à la région Occitanie, au département du Tarn, à la communauté d'agglomération Castres-Mazamet, à la communauté de communes Sor et Agout, à la société par actions simplifiée Guintoli, à la société anonyme Pierre Fabre, à la société par actions simplifiée Pierre Fabre Finance, à la chambre de commerce et d'industrie du Tarn, la chambre de commerce et d'industrie de région Occitanie, la chambre de métiers et de l'artisanat de région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, la chambre d'agriculture du Tarn, l'association Via 81, au mouvement des entreprises de France Tarn, au mouvement des entreprises de France Occitanie, à la confédération des petites et moyennes entreprises du Tarn, la confédération des petites et moyennes entreprises Occitanie, à l'union des entreprises de proximité du Tarn, au syndicat des transporteurs routiers du Tarn, à l'association France nature environnement Midi-Pyrénées, première dénommée pour les autres parties en défense à ses côtés, à l'association Notre affaire à tous, à l'association Les Vallons et au syndicat des avocats de France.

Copie en sera adressée aux préfets de la Haute-Garonne et du Tarn.

Délibéré après l'audience du 11 décembre 2025, où siégeaient :

M. Chabert, président,  
Mme Teuly-Desportes, présidente assesseure,  
M. Teulière, président assesseur,  
Mme Restino, première conseillère,  
M. Riou, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 30 décembre 2025.

Le rapporteur,

Le président,

T. Teulière

D. Chabert

Le greffier,

F. Kinach

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature en ce qui la concerne ou tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution du présent arrêt.