

La décision de justice d'arrêter les travaux de l'A69 est révélatrice de l'antagonisme entre droit de l'urbanisme et droit de l'environnement.

Albert Levy

La décision du Tribunal administratif de Toulouse d'arrêter les travaux de l'A69 Toulouse–Castres, le 27 février dernier, est, pour le moins, surprenante : 7 ans après la déclaration d'utilité publique du projet et 2 ans après le début des travaux, la justice se réveille, alors que 70% du projet d'autoroute ont été réalisés, 300 M d'euros sur les 450 M du budget dépensés, deux tiers des ouvrages d'art construits, 55 % des terrassements effectués, le bitume prêt à être coulé. Mieux vaut tard que jamais, la justice a tranché donnant raison aux opposants : le projet ne réunit pas les critères exigés de protection de la biodiversité et « *les dérogations à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats* » sont illégales, de plus la « *raison impérative d'intérêt public majeur* » est non avérée et « *les gains attendus de l'autoroute sont assez faibles* ». Entre temps, 316 ha d'espace naturel ont été détruits, dont plus de 22 ha de zones humides, 13 ha de forêt, 260 arbres, souvent centenaires, abattus, avec les espèces que ces milieux abritaient. Cette destruction de l'environnement est l'origine de la forte mobilisation et réaction des écologistes, avec le soutien d'experts du climat (comme Valérie Masson–Delmotte), contre ce projet. De quoi ce conflit est-il révélateur ? C'est au nom du droit de l'environnement que le projet urbanistique métropolitain de l'A69 a été condamné et bloqué. Derrière ce conflit, c'est l'antagonisme persistant entre l'urbanisme et l'environnement qui est en jeu, et, *in fine*, entre deux droits : le droit de l'urbanisme et le droit de l'environnement.

L'urbanisme a été pensé et créé, dès son origine, sur la négation et l'incompréhension de l'environnement, au sens écologique et contemporain du terme. Si l'air, le soleil, la lumière, les arbres, étaient présents comme « *principaux matériaux de l'urbanisme* » (Le Corbusier), c'était surtout dans une vision hygiéniste, loin de sa définition complexe actuelle d'écosystème combinant éléments biotiques et abiotiques interdépendants et comme interactions entre l'homme et la nature, et outre les enjeux du climat et de la biodiversité, d'autres phénomènes sont pris en compte : les cycles biogéochimiques de l'azote et du phosphore, l'usage des sols, l'eau douce, l'acidification des océans, l'ozone et les aérosols dans l'atmosphère, l'introduction d'entités nouvelles perturbantes dans la biosphère, imposant des seuils à ne pas dépasser et des équilibres à préserver pour maintenir un environnement sûr et sain pour la survie de l'humanité. **Le métabolisme urbain, son fonctionnement et ses impacts, qu'on découvre aujourd'hui, soit la consommation illimitée des ressources naturelles par l'urbanisation, la dégradation et destruction de l'environnement par tous les déchets et rejets toxiques, ont mis du temps à être reconnus et compris.**

Malgré le formidable développement de la question environnementale, ces dernières décennies, malgré les connaissances et avancées accomplies par les sciences de l'environnement, par l'écologie et les sciences du climat, la dimension environnementale est restée, paradoxalement, extérieure à l'urbanisme, ou mal intégrée. Avec les réflexions sur le développement durable et sur l'économie circulaire, l'urbanisme durable, qui a suivi, a voulu insérer l'environnement dans son champ d'action (trois sphères : Environnement, Social, Economie), mais les résultats sont restés faibles et insuffisants, alors que la crise écologique n'a cessé de s'aggraver. Epuisement des ressources naturelles (six limites planétaires ont été dépassées, dont le cycle de l'eau

douce en 2022), érosion de la biodiversité qui s'accélère (la 6^{ème} extinction a commencé), dérèglement climatique par les émissions croissantes de CO2, causant de plus en plus de catastrophes (Valence, Los Angeles), **dégradation de la santé environnementale par l'explosion des maladies chroniques, en bonne partie due à l'empoisonnement chimique et plastique de l'environnement, menaces de nouvelles pandémies, après celle de la COVID19, par la déforestation massive, l'extractivisme forcené et les atteintes à la biodiversité au niveau planétaire.**

L'A69 n'est pas l'unique cas d'infrastructure contestée : on assiste, depuis le cas Notre - Dame - des - Landes (2009-2018), à la remise en cause régulière de grands projets d'infrastructure jugés inutiles et imposés, prédateurs d'environnement, par les élus et mouvements écologistes ainsi qu'une part de la population. La métropolisation et ses infrastructures sont critiquées pour leurs effets destructeurs de l'environnement et la fracture territoriale créée avec une « France périphérique » (hors métropole) laissée pour compte. Urbanisme fossile énergivore, la métropolisation et son étalement spatial sont également attaqués comme contraires à la politique climatique élaborée depuis les accords de Paris de 2015 (loi climat et résilience, loi ZAN, Plan national d'adaptation au changement climatique). Située à plus de 50 km de Toulouse, dans la seconde couronne de son aire d'attraction, Castres cherche à s'arrimer à la métropole toulousaine par une autoroute pour éviter le décrochage économique, gagner des emplois, améliorer ses services, mais ce désenclavement, estimé nécessaire par les élus, pouvait se faire sans destruction massive de l'environnement et à un moindre coût, par l'amélioration de la RN 126, et/ou par la mise en place d'un RER, conformément aux vœux du président Macron de développer ce système de transport dans les dix grandes métropoles (2022), limitant les dégâts environnementaux et les impacts sur le climat, tout en sachant que la possibilité d'une métropole postcarbone reste encore à penser et à réaliser.

Deux droits s'affrontent à travers deux codes : le droit de l'urbanisme et le droit de l'environnement. Le code de l'urbanisme, en France, né en 1954, n'a cessé de se développer, intégrant l'évaluation environnementale en 2001, pour atteindre, dans sa version 2025, 680 pages. Apparue en 2005 - avec l'intégration de la Charte de l'environnement dans la constitution -, le code de l'environnement comprend déjà, à ce jour, 2255 pages, et continue de gonfler. Les deux codes suivent des trajectoires parallèles. Si la loi Grenelle II de 2010 a voulu introduire la dimension environnementale (climat, étalement urbain, sobriété foncière, biodiversité, continuité écologique) dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU), les résultats sont restés décevants, pas à la hauteur des enjeux environnementaux. Dès lors, la solution se trouverait peut-être dans la fusion des deux codes urbanisme/environnement. La question est posée.