

L'A69, une autoroute écocidaire et injuste

Genevière Azam

L'autoroute A69 est devenue emblématique d'un capitalisme qui ne peut subsister qu'en expropriant, en détruisant les capacités de subsistance et d'autonomie des territoires. Elle est aussi emblématique d'une résistance opiniâtre, d'une défense, qui fait territoire en fédérant celles et ceux qui s'opposent à l'autoroute et aux mondes qui la construisent.

Un week-end à la campagne

Pendant le week-end du 21 et 22 octobre 2023, organisé pour la défense d'un territoire saccagé par une autoroute en construction, aussi écocidaire qu'absurde, une manifestation, organisée en plusieurs cortèges, a regroupé au moins 10 000 personnes. Manifestation populaire, colorée, diverse dans ses composantes et ses engagements. Elle a regroupé des manifestant.es du Tarn et de la région, des personnes qui habitent sur le tracé de l'autoroute ou qui en subissent les effets directs ou indirects, comme les habitant.es des villages où sont prévues les implantations des usines qui vont produire l'enrobé pour l'autoroute, ainsi que des personnes venues de partout en France. L'atmosphère était à la fois grave et festive, soutenue par la « base arrière », qui nourrit la lutte avec ses excellentes cantines à prix libre et les espaces de soin. La journée fut couronnée par un *debriefing* en fin d'après-midi, dans une ferme qui jouxtait le camp autorisé, édifié sur un grand champ prêté par un paysan. Cette ferme et ses belles dépendances, La Crémade, rachetée par la société de concession Atosca qui doit construire et exploiter l'A69, a été reprise et occupée par l'un des cortèges dans l'après-midi. Ce soir-là, une joie très forte, une joie pure, venue d'un sentiment de réappropriation, s'est exprimée, après toutes les semaines précédentes d'humiliations et d'expropriations : arbres

sauvagement coupés, armée de machines qui accélèrent les travaux malgré les grèves de la faim et de la soif, sans parler de la répression et de l'occupation policière du territoire. Non sans inquiétude, on avait enfin droit à une pause qui autorisait la satisfaction lucide d'une puissance retrouvée. Un ancrage qui permet de retrouver et rassembler des forces, après les épreuves passées.

Le lendemain, l'ambiance était dominicale, avec la présence de familles venues avec leurs enfants. Dans cette nouvelle ZAD — la « Cremzad » — se sont déroulées le matin plusieurs réunions, dont une assemblée des luttes, visant à informer et coordonner les résistances contre des projets d'extraction et « d'aménagement », d'autoroutes notamment. Une conférence de [l'Atelier d'Écologie politique de Toulouse](#) était prévue. L'Atecopol a été à l'origine d'une [lettre ouverte, signée unanimement par les 200 scientifiques qui le composent](#), se prononçant contre la réalisation de cette autoroute, après l'exposé des motifs appuyés sur des savoirs scientifiques en matière de climat et de biodiversité notamment. Entre 300 et 400 personnes assistaient à cette réunion autour d'une sono de fortune installée sur un tracteur, sur un terrain privé appartenant à la ferme. Les interventions débutaient tout juste lorsqu'on a vu des gens courir depuis la ZAD, les premières fumées des lacrymogènes arriver et les tirs s'intensifier dans tous les sens. Après un moment de stupeur, face à la police, les personnes présentes ont levé les bras pour tenter d'arrêter ces violences. L'expulsion de la ZAD s'est pourtant faite avec une violence incroyable, à coups de lacrymogènes, de grenades désencercantes et de matraque. Dans la ZAD, les occupants, très jeunes pour la plupart, ont essayé de résister avec leur corps, sans arme ni matériel. Le gazage a ensuite

atteint le campement autorisé, jusqu'au parking, mettant le feu à l'herbe haute et desséchée après des semaines chaudes et sans pluie. Des enfants effrayés ont été mis à l'abri dans une tente qui était là pour assurer un soutien psychologique, tente qui n'a pas été épargnée par les tirs de grenade.

Que la charge policière visant à défendre l'autoroute et son monde soit arrivée au moment où des scientifiques étaient en train d'expliquer en quoi cette autoroute participe d'un monde dont la perpétuation nous conduit vers l'abîme, tient d'une coïncidence symptomatique. Et d'ailleurs nous l'avons vu très concrètement : pendant que les forces de l'ordre envoyaient des grenades lacrymogènes, le champ qui accueillait le campement a pris feu. Ce sont les manifestants qui ont arrêté plusieurs incendies, avec des moyens de fortune et sous la pluie des gaz lacrymogènes.

Les alertes scientifiques devenues des « opinions »

Cet épisode exprime une des leçons de cette lutte : les alertes scientifiques passent au second plan par rapport aux mirages du développement économique, d'intérêts privés et de leurs arrangements politiques¹. Seule une certaine « science » économique et financière est reconnue. Tout le reste est une sorte de bruit de fond, changement climatique, extinction de la biodiversité, destruction du cycle de l'eau, qui n'entre pas dans les déterminations des choix qui sont réalisés, voire qui les accélèrent.

Le texte des 200 chercheurs toulousains a été relayé par les Scientifiques en rébellion dont plusieurs personnes du GIEC et, très rapidement, près de 2 000 scientifiques de toutes disciplines ont exprimé leur désapprobation du projet d'autoroute. Suite à notre demande, Carole Delga, Présidente de la région Occitanie, a reçu une délégation de chercheurs toulousains dont je faisais partie. Nous avons été confrontés à une posture qui

s'approfondit et s'étend dans les milieux dirigeants : s'il ne s'agit pas à proprement parler d'un déni du caractère anthropique du réchauffement climatique en tant que tel, en revanche, est affirmée la priorité de la légitimité politique donnée par les élections, autorisant la mission « d'aménagement » et de « modernisation » du territoire. Madame Delga a sereinement affirmé ne pas croire que les choix politiques doivent toujours adhérer aux conclusions scientifiques. C'est pourquoi les alertes scientifiques se réduisent à des éléments de langage, voire à une opinion pour les plus sceptiques, et ne sont convoquées que pour assurer une nouvelle phase d'accumulation d'un capitalisme reverdi. Pour éviter toute confusion et toute concurrence déplacée de légitimité, les scientifiques présents ont précisé qu'ils n'entendent pas se substituer au pouvoir politique, ce n'est pas leur rôle ! Il n'en reste pas moins que les recherches scientifiques construisent des savoirs qui, aujourd'hui, rencontrent un consensus aussi bien sur le chaos climatique, sur la destruction des milieux, l'inefficacité de la compensation écologique que sur l'urgence d'agir. Ces savoirs devraient éclairer les « responsables » politiques ou économiques. Or, nous assistons à un refus, non pas des faits, mais de cet éclairage lorsqu'il contrevient aux préjugés dominants. En ce sens-là, on peut s'inquiéter des dérives autoritaires de pouvoirs obscurantistes ne supportant aucune limite.

Nous atteignons des points de bascule

Nous sommes à un moment de vérité. Les données climatiques, celles concernant les pertes en biodiversité, ne sont plus des prévisions, des menaces, des probabilités à l'échelle 2050 ou 2100. Ce sont des réalités vécues. Et cela change beaucoup de choses. Nous assistons à la confrontation entre deux mondes : l'un entend continuer, voire accélérer les constructions d'infrastructures dont nous

¹ Voir à ce propos [l'enquête de OFF Investigation](#).

savons qu'elles ne sont adaptées ni aux réalités géo-physiques et biologiques de la Terre, ni au principe de justice et d'égalité entre les humains, ni aux exigences du vivant ; l'autre veut faire valoir les alertes, les connaissances scientifiques, qui rencontrent désormais les expériences vécues, des savoirs concrets, pour enclencher une bifurcation. Je ne suis pas surprise qu'arrivés à ce point, les scientifiques, comme le font Christophe Cassou ou Valérie Masson-Delmotte du GIEC, ressentent la nécessité de s'engager, de sortir de la réserve. Il en va de leur responsabilité et du sens de leur travail. Carole Delga a choisi son camp : elle affirme que la France a besoin de nombreux projets d'infrastructures, qu'on est encore sous-équipés, que les 150 000 habitants du Tarn-Sud doivent être « désenclavés ». Si la France est sous-équipée et peut donc se permettre des dérogations aux réglementations écologiques, car il s'agit bien de cela, que dire alors d'autres pays, plus peuplés et réellement « sous-équipés » par rapport à la France et par rapport aux normes capitalistes et industrielles de l'équipement ? Même s'ils ne le disent pas ainsi, nombre de dirigeants savent que les réalités écologiques sont là ; anticipant pour certains un durcissement des normes, c'est la fuite en avant. Jean-Luc Moudenc, le maire de Toulouse, engagé résolument dans la « transition écologique » et la course aux infrastructures parle de « vérités *scientifiques d'un jour* », autrement dit d'opinions, pour justifier ses projets écocidaire. Sous des formes plus ou moins élégantes, de façon plus ou moins voilée, cette posture est désormais de plus en plus assumée par nombre de nos dirigeants.

Laurent Wauquiez a décrété qu'il se mettait hors de la loi ZAN, « Zéro artificialisation nette ». Carole Delga, en tant que Présidente des régions de France, ne peut pas soutenir cette position. Et pourtant, en continuant à promouvoir tous ces projets –

l'autoroute n'est pas le seul en Occitanie –, de fait et sans buzz médiatique, le principe du zéro

artificialisation nette est aussi remis en cause. Non pour son inefficacité et les opportunités de greenwashing qu'il engendre, mais pour son principe éventuellement restrictif. Ça n'est pas dit, mais c'est fait. Pour construire cette autoroute et les liaisons ultérieures qui la rattacherait aux flux routiers vers l'Espagne, beaucoup de graviers, de granulats sont nécessaires. Pour les fournir, une extension des gravières sur l'Ariège est prévue : la zone actuelle de 200 hectares serait étendue à la stérilisation de 1000 hectares de terres fertiles et à la mise à nu d'une nappe phréatique très fragile. L'autoroute, ça n'est pas seulement un couloir goudronné ; c'est un monde autour, qu'ils appellent « développement économique ». Le projet de l'A69, c'est d'abord la stérilisation de 360 hectares de terres cultivables ou de zones humides. C'est de surcroît d'autres terres sacrifiées pour la « compensation », d'autres vendues pour l'installation de grandes structures commerciales, d'hypermarchés, de centres logistiques... bref le monde moderne et désenclavé. C'est le développement économique repeint en transition écologique. Exactement ce qu'il faut abandonner pour édifier des mondes vivables !

Un coup de force « légal » et une lutte opiniâtre qui s'inscrit dans la durée

Incapable de convaincre du bien-fondé du projet, la stratégie du pouvoir a échoué. La réunion organisée à la Préfecture du Tarn suite à l'interruption de la grève de la soif de Thomas Brail et la promesse de la suspension des travaux le temps d'une négociation, a été une parodie de discussion, qui n'a trompé personne et dont le seul but était de rassurer élus et chefs d'entreprises : l'État ne les lâcherait pas ! Les travaux ont continué, ils ont seulement arrêté la coupe des arbres pendant deux jours, après avoir abattu l'essentiel, et les travaux ont repris de plus belle après la réunion de l'entre-soi, puisque les opposants l'ont quittée après avoir lu une déclaration. Ce qui aurait pu être vécu comme une humiliation, un échec, a été tourné

en dérision et soude une communauté. Elle est apparue lors de la manifestation. Une communauté très diverse, bigarrée, certainement pas d'accord sur tout, mais unie sur le rejet du monde de l'autoroute, qui discute, partage des savoirs, organise la solidarité et s'inscrit dans la durée.

Tant que les travaux sont restés théoriques, il y avait des gens pour, des gens contre et beaucoup de personnes indifférentes, y compris parmi celles qui habitent sur le parcours de l'autoroute. Aujourd'hui, le paysage de dévastation est réel, ils ont arasé des collines et saccagé les milieux de vie. Face à cette dystopie en acte, les consciences se réveillent, comme en témoigne un sondage de l'IFOP, faisant état de 61 % des personnes du Tarn et Haute-Garonne opposées à l'autoroute. Cette lutte a d'ores et déjà propulsé la question des infrastructures routières et de la bétonisation sur le devant de la scène française. Tout a été fait pourtant pour en faire un problème local, celui d'un Tarn-Sud qui suinterait la misère, selon les propos de Madame Delga, et que l'autoroute libérerait. Or, les résistances aux projets autoroutiers ou de contournement en France, s'amplifient et se coordonnent dans le réseau, La Déroute des routes. Celle contre l'A69 est devenue emblématique, et elle n'est pas terminée. Plusieurs recours n'ont pas été étudiés par la justice. Les travaux ont commencé alors qu'un recours sur le fond sera jugé en 2024. L'enquête publique environnementale réalisée fin 2022 et début 2023 a reçu en effet plus de 6 000 contributions, dont 90 % étaient défavorables. Et pourtant, elle se termine par un avis favorable, alors que les commissaires enquêteurs ne se sont pas prononcés sur le caractère d'utilité publique du projet. C'est l'objet du recours en annulation des autorisations environnementales. Pour un projet vieux de 30 ans, on pouvait attendre six mois, voire un an, pour commencer les travaux ! Le fait que la justice ne puisse pas instruire les dossiers dans les temps et que des dérogations

permettent le début des travaux, est au minimum une torsion de la légalité, un arrangement, un coup de force « légal ».

L'acharnement à poursuivre un projet absurde et destructeur, défiant la raison et le raisonnable, est instructif, à plusieurs égards. Il révèle et entretient un contexte qui évoque l'arrivée au pouvoir de la coalition néolibérale de Reagan aux États-Unis à la fin des années 1970. Si, en Europe, c'est le démantèlement des normes sociales qui fut l'emblème du néolibéralisme dans les années 1980, il est important de se rappeler que le thème majeur de campagne de Reagan et les premières mesures portaient sur la déréglementation environnementale. Des normes environnementales importantes avaient en effet vu le jour, suite à l'expression d'un mouvement écologiste puissant dans les années 1960 et d'un mouvement pour la justice climatique rejoignant la lutte pour les droits civiques. Selon l'administration Reagan, les pollutions de l'air et de l'eau avaient été exagérées et les réglementations avaient empêché notamment l'exploitation minière et le développement de l'industrie pétrolière, infrastructures clé d'un capitalisme extractiviste alors à la recherche d'un nouveau souffle. La fabrique du déni et du doute était en marche.

Si nous revenons au temps présent, nombre de conflits ne portent pas seulement sur la répartition de la richesse, sur les normes sociales, démantelées avec le néolibéralisme, mais aussi et plus radicalement sur les infrastructures dites productives, sur la capacité du capitalisme à renouveler les bases d'extraction de la valeur, reposant désormais sur l'accélération des flux de marchandises. Même gratuite, l'autoroute A69 serait écocidaire et injuste du fait du creusement des inégalités environnementales.

Le désarmement des infrastructures écocidaires

Une culture politique, ancrée dans un passé souvent oublié, remet au centre une stratégie de défense. Non pas seulement défendre des terres, défendre l'eau, le vivant, mais *se défendre* collectivement comme habitant.es de milieux menacés par des projets irréversibles et mortifères, à court et à long-terme. Cette défense suppose le « désarmement » des industries tueuses, selon l'expression venue des Soulèvements de la Terre. La catastrophe écologique met à nu la matérialité de nos existences, la dépendance à des milieux, la fragilité de la subsistance. Si bien qu'on ne se bat pas abstraitement pour des idées et au nom d'une idéologie unificatrice, mais au nom de réalités matérielles partagées, diverses et vécues, de la défense de ce à quoi nous tenons, d'un territoire, d'attachements au monde, de spiritualités. Les valeurs communes de justice, de solidarité, de partage, de soin, irriguent ces luttes et s'incarnent dans des pratiques concrètes.

Emmanuel Macron fait de la planification sa réponse aux questions écologiques. En guise de planification écologique, c'est l'engagement de l'État, y compris dans ses fonctions policières, pour une planification du contournement de l'écologie, voire de son dénigrement. Pour l'heure, cela ressemble plus à un plan communication, avec des mesures, maintes fois annoncées, dont l'emblème est la voiture électrique et tout ce qui va avec ! Le degré zéro de l'imagination.

La planification, souvent associée au projet socialiste et communiste, n'est pas l'apanage de ces régimes. En dehors de la sphère soviétique et socialiste, est né un mouvement « planiste », après la première guerre mondiale et à un moment de crise et de mutation de la modernité industrielle. La réponse planiste à l'administration de sociétés industrielles complexes fut la promotion d'un pouvoir des

experts, des ingénieurs, des technocrates, seul à même, selon les planistes, d'organiser rationnellement la production, de moderniser les outils de production et d'aménager le territoire, et de venir à bout des crises capitalistes. En ce sens, Macron n'usurpe pas un outil, il s'inscrit idéologiquement dans cette filiation, faite de techno-solutionnisme, sans toutefois, marque du macronisme, lui donner un contenu réel et une cohérence. Contrairement aux croyances socialistes, Marché et Plan ne sont pas opposés, ne sont pas exclusifs l'un de l'autre. Selon les termes de Friedrich Hayek, un des pères du néolibéralisme et critique du planisme : « On ne peut combiner planisme et concurrence, qu'en faisant des plans pour la concurrence, mais non pas contre elle » écrivait-il en 1943. La leçon est entendue, la planification de Macron est là pour organiser le marché pour la « décarbonation », nouveau mantra de la « transition écologique » et du capitalisme vert.

Modernisation – et décarbonation aujourd'hui – ou déclin, c'est exactement l'alternative posée par les défenseurs de l'autoroute A69. Encore faut-il préciser ce que recouvre la « décarbonation » : promotion du nucléaire, autoroutes et aéroports « verts », projets miniers pour le lithium et autres minerais, béton « vert », intelligence artificielle et numérisation de la société, logistique « verte », agriculture 2.0, agrivoltaïsme, hydrogène « vert », la liste est longue. Les élus régionaux et locaux qui défendent l'A69 le font au nom du désenclavement, de la modernisation. Cette autoroute « écologique » est le passage vers la modernisation. Mais ce qui est intéressant dans ce cas précis, c'est l'absence totale d'anticipation et de « planification » ! Il n'existe aucun projet de territoire préalable pour le sud du Tarn, en fonction duquel on calculerait ce dont on a besoin ou pas comme infrastructures. C'est l'A69 qui doit produire le territoire. Et elle le ferait à coup sûr si elle était construite. Non pas un territoire comme nous l'entendons, mais un non-territoire, un sol

bétonné et bitumé, support de flux de marchandises, avec à son extrémité une métropole aspirante. La planification Macron, c'est la même chose. Il n'y a aucun projet de bifurcation, pas même, pour reprendre ses éléments de langage, de « transition ». Simplement des empilements d'infrastructures et de sources d'énergie. Avec en prime l'éloge de la « bagnole ». Comme si le macronisme et ses dérivés étaient restés accrochés à l'après-Seconde Guerre mondiale, quand l'industrie automobile et son monde ont été un des moteurs essentiels du fordisme et de la croissance. En ignorant que cette société était non soutenable à plusieurs égards, sans parler du fait qu'elle est aussi non désirable.

C'est pourquoi l'émergence des Soulèvements de la Terre a été une bonne nouvelle. Il est multiforme, à la fois ancré dans un passé des luttes, pour la terre notamment, il se constitue « par le bas », à partir de luttes territoriales. Ils sont parvenus à formuler politiquement des éléments diffus, la nécessité d'ancrer les luttes dans les territoires, d'y démanteler les infrastructures matérielles et imaginaires, et non d'attendre un plan central qui nous libérerait du capitalisme. Ils répondent à la crainte d'une parcellisation territoriale en donnant un horizon commun à des luttes très diverses. Ce qui m'a frappé dans la mobilisation contre l'autoroute, c'est que cette culture politique émergente, en construction, fait déjà partie d'une culture commune. J'ai été impressionnée de voir comment la force du mouvement tient à la cohabitation, parfois conflictuelle, d'histoires, d'expériences et de personnes diverses, qui ne marchent pas comme une armée les uns derrière les autres. Il ne s'agit pas de faire un front – selon un vocabulaire très militaire –, ni de faire converger, mais de composer avec les forces en présence pour

défendre et se réapproprier ce qui nourrit l'expansion capitaliste. Les Soulèvements de la Terre expriment la matérialité de nos existences et inventent, dans la lutte des outils d'une défense de la subsistance, objet de l'accaparement capitaliste et de la dépendance au capital. Là est la radicalité. Ils ne se construisent pas sur une idéologie unifiante, mais à partir d'expériences matérielles et d'alliances parfois inattendues. Dont l'alliance avec la Terre, avec les forces terrestres et les communautés terrestres.

Non sans friction, on retrouve dans la défense du territoire contre l'A69, avec l'association La Voie est libre, le Groupe national de surveillance des arbres, la Confédération paysanne, Attac, Extinction-Rebellion, Les Soulèvements de la Terre, des syndicats, France Nature Environnement, la Ligue des droits de l'Homme. Si le gouvernement a réagi si rapidement et violemment à la récupération d'une ferme expropriée, à la perspective d'une ZAD, c'est qu'il est précisément insupportable que nous fassions territoire. Les reprises des terres, de l'espace, du temps, sont des gestes politiques essentiels, des soulèvements qui donnent sens et dépassent chaque lutte locale, chaque composante, et qui ne peuvent être dissous par décision administrative, comme l'a montré la récente décision du conseil d'État annulant le décret de dissolution des Soulèvements de la Terre.

Cet article est tiré d'un entretien réalisé par la revue *Ballast*, « L'autoroute A69 est écocidaire et injuste », publié le 31 octobre 2023.

Geneviève Azam est économiste et militante altermondialiste, auteure notamment de *Lettre à la Terre, Et la Terre répond*, Seuil, 2019.