

## L'A69 : Un désastre, une victoire juridique et un symptôme

Geneviève Azam

Je ne reviendrai pas sur l'absurdité de cette autoroute, projet ancien comme tant d'autres, sorti plus récemment des tiroirs et imposé par la force. La résistance bigarrée à cette infrastructure logistique parée des atours de la transition écologique a tiré sa force de son ancrage diversifié dans le territoire impacté. Elle a connu un écho national et international car les enjeux locaux sont aussi des enjeux globaux. Ils dessinent un horizon commun aux nombreuses luttes qui s'opposent à une accumulation destructrice des milieux de vie. Tous les acteurs et les ressorts du capitalisme global sont là : la multinationale Pierre Fabre ; le constructeur et exploitant multinational NGE ; la propagande ; les projets logistiques ; un État à leur service avec ses préfetures, sa police et ses relais politiques locaux et régionaux ; le béton et le bitume comme horizon émancipateur, une mission civilisatrice appelée « développement » ou « désenclavement ». La lutte a été suffisamment longue, déterminée, inventive, tissée d'une diversité des tactiques, pour connaître un large retentissement, au grand dam des aménageurs qui avaient ignoré ou sous-estimé les « enclavés ». De nombreux articles ont été écrits à ce sujet, le film documentaire, « Alliances Terrestres », réalisé par Isabelle Haëlvoet en est une des traces.

Ce projet, désormais à l'arrêt par décision juridique, est aussi un symptôme. Face à la contestation, il témoigne d'un glissement politique vers un régime autoritaire. Sans être exhaustive, voici quelques éléments de cette saga politico-juridique.

En février 2025, le Tribunal administratif de Toulouse a jugé illégales les autorisations environnementales accordées par la Préfecture du Tarn et de la Haute-Garonne. L'arrêt immédiat du chantier est alors prononcé. Rappelons que l'autorisation environnementale est une procédure qui permet de déroger à l'interdiction de détruire des espèces protégées et leurs habitats naturels, près d'une centaine sur le tracé de l'autoroute. Après les conclusions

claires, précises et conformes au droit en vigueur de la rapporteure publique, les magistrates ont finalement annulé les autorisations environnementales : les solutions alternatives n'ont pas été réellement étudiées, celle du train notamment avec la liaison déjà existante Castres-Toulouse ; les mesures de compensation ne sont pas convaincantes ; et surtout il n'y a pas de Raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) qui justifierait les destructions liées à ce projet. La raison n'est pas « impérieuse » car l'agglomération de Castres-Mazamet n'est pas en décrochage socio-économique par rapport aux autres villes moyennes de la Région qui sont équipées en autoroutes, et les gains d'une telle autoroute sur le temps de trajet ou la sécurité routière sont discutables et non « majeurs ».

Les arguments autour du déclin inexorable de ce territoire, mobilisant la rhétorique réactionnaire du « déclinisme », ceux du sauvetage par l'autoroute, ont été confrontés à des données établies par l'INSEE notamment, éloignées de celles de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Tarn, répétées *ad nauseam*.

Ces juges ont simplement appliqué le droit environnemental que l'État devrait connaître, tout comme les aménageurs ! Et ils le connaissaient fort bien, depuis le départ. Ils avaient d'ailleurs reçu plusieurs signaux, notamment un avis négatif de l'Autorité environnementale et un avis plus que circonspect du CNPN (Conseil national de protection de la Nature), organisme désormais dans le viseur de la loi de « simplification ». C'est précisément pour contourner ce droit environnemental, considéré comme un obstacle, que les travaux ont été menés tambour battant, appuyés par une répression sans faille des opposants, jusqu'à leur mise en danger, des blessures graves, et le non-respect des droits humains essentiels comme l'a indiqué le rapporteur des Nations unies pour les droits humains, après une visite sur les lieux et la communication de rapports accablants.

Pendant les longs mois de la contestation, l'argument massue et répétitif de l'État et des « aménageurs » fut l'État de droit, puisqu'ils estimaient avoir suivi toutes les procédures « démocratiques » et que la police faisait son travail. Les opposants pouvaient être qualifiés d'éco-terroristes, d'ennemis de l'intérieur. Ils brandissaient la Déclaration d'utilité publique qui avait été prononcée en 2018 et avait été validée par le Conseil d'État. Le tour était joué. Les tronçonneuses allaient pouvoir s'activer et tronçonner aussi le droit environnemental. Comptant certainement sur une justice environnementale qui ne s'exerce qu'a posteriori, comptant aussi sur les difficultés de l'annulation des autorisations environnementales et sur le temps long de la justice, la décision du passage en force et du fait accompli a réuni les acteurs du projet. Tous les moyens, légaux ou illégaux, ont été déployés pour accélérer le chantier, devancer le temps de la justice, tenter d'épuiser les associations contestataires et leur pôle juridique, à qui il revenait la charge de la preuve et la démonstration d'un doute sur la légalité des autorisations et de l'urgence de les annuler.

Après la décision du Tribunal, le sens du vent a tourné, emportant les convictions affichées des aménageurs. Ces « responsables » avaient l'État de droit chevillé au corps ? Ils sont maintenant sidérés et scandalisés par la justice, par cet État de droit qui les sanctionne, par ce pouvoir de la rapporteure publique et des juges administratifs, des femmes jeunes de surcroît, par définition incompétentes, voire considérées comme des étudiantes stagiaires dans la presse de propagande. Or, l'outrecuidance de ces juges est d'avoir rappelé qu'une Déclaration d'utilité publique (DUP), qui autorise les expropriations, ne vaut pas Raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) et ne dispense pas des autorisations environnementales. La fronde, surtout masculine et masculiniste, s'est immédiatement organisée, avec à sa tête, des élus, – socialistes, extrême centre et extrême droite –, la firme Pierre Fabre et la Chambre de commerce et d'industrie du Tarn. Elle a été encouragée par le ministre des transports qui a qualifié immédiatement la décision des juges d'« ubuesque », sans parler de la ministre de

l'environnement, plus soucieuse de contourner le Code de l'Environnement que de le faire respecter, elle, qui aurait dû se féliciter de son application malgré les multiples pressions.

L'État fait appel de la décision devant la Cour Administrative d'Appel (CAA) de Toulouse et demande un « sursis à exécuter », pour reprendre les travaux avant le jugement en appel qui devrait être prononcé dans un an et demi ou deux ans. Le résultat pour ce sursis sera connu le 21 mai. Mais au cas où les juges s'entêteraient à vouloir faire leur travail et appliquer le droit, ce qui est probable (mais pas certain), un projet de loi dite de « validation » de l'autoroute a été déposé par deux parlementaires du Tarn. Elle sera examinée au Sénat le 15 mai et à l'Assemblée fin juin. Un embrouillamini politico-juridique de plus, la séparation des pouvoirs n'est plus à l'ordre du jour ! La justice environnementale, pourtant timide et bancal, est de trop. Elle est incompatible avec l'État de droit des prédateurs. Pendant les audiences au tribunal administratif, à travers les plaidoiries, s'affrontaient concrètement deux mondes, le monde vide des entreprises et de l'État, monde brutal et fictionnel faute d'arguments, sans autre conviction que la recherche de rentabilité et de puissance, et le monde habité des opposant.es, armés d'arguments imparables.

Le chemin pour obtenir cette victoire juridique a été long, souvent douloureux et semé d'embûches. Cette décision est une victoire de la ténacité, de la force des convictions vécues et documentées, alors que la biodiversité, concrètement notre toile de vie, est en péril. Elle est aussi une victoire sur tous les liquidateurs des quelques règles et organismes indépendants censées freiner la destruction organisée, comme le CNPN, l'Autorité environnementale ou encore l'Office français de la biodiversité, largement court-circuité sur le chantier de l'A69. Elle justifie toutes les actions sur le terrain qui ont donné le souffle et l'âme de cette lutte et qui ont contribué à ralentir les travaux. Si nous nous réjouissons, ici et ailleurs, des brèches dans un État de droit qui imposerait le droit exclusif des puissants, nous savons aussi que la plupart des accaparements de la terre et de l'eau, des empoisonnements, des destructions

des conditions de la subsistance, sont légales et encouragées par l'État. À cela, seule une composition d'alliances et des stratégies diversifiées peuvent répondre.

Geneviève Azam est socio-économiste, membre de la rédaction de la revue *Terrestres*.