

Autoroute A69 : l'État coupable d'une négligence sidérante qui pourrait coûter un milliard d'euros

EDITORIAL. Alors que tous les recours n'ont pas été purgés, le préfet a quand même donné son feu vert à la construction de l'autoroute qui doit relier Castres à Toulouse. Avec aujourd'hui le risque que le chantier, largement entamé, n'aboutisse pas.



[Thiébault Dromard](#)

18 février 2025 à 18h18

La justice pourrait-elle, d'ici jeudi prochain 27 février, mettre un stop aux [travaux titanesques de l'autoroute A69](#) qui doit relier Castres à Toulouse à la fin de cette année ? Cela paraît dingue, alors que les ouvrages d'art sont presque terminés, et que les travaux de terrassement sont très avancés et dessinent désormais assez nettement la future carte routière des départements du Tarn et de la Haute-Garonne. La future autoroute A69 est maintenant une réalité. D'après l'opérateur Atosca, 65 % du budget total est consommé et la livraison de ces nouveaux 53 kilomètres est bien confirmée pour décembre prochain.

Pourtant, malgré ce niveau d'avancement des travaux, le chantier pourrait être stoppé du jour au lendemain. L'opérateur pourrait même se voir obliger de déconstruire cette voie rapide et de renaturaliser. Le tribunal administratif de Toulouse a en effet décidé de rouvrir l'instruction sur le recours au fond introduit par les opposants contre l'autorisation environnementale, délivrée par le préfet François-Xavier Lauch en mars 2023.

Lire aussi

[Autoroute A69 : militants écologistes vs. Atosca, deux visions irréconciliables](#)

Cette décision survient après que la rapporteure publique a recommandé l'annulation des autorisations du chantier, en se fondant sur l'absence de « *raison impérative d'intérêt public majeur* ». Dans la grande majorité des cas, en justice administrative, le tribunal suit les avis du rapporteur public et pourrait donc aboutir à une décision historique : l'arrêt d'un chantier de grande ampleur à quelques mois de son aboutissement.

Des recours non purgés

Car aussi choquant que cela puisse paraître, l'Etat, et notamment le préfet Lauch, n'a pas jugé bon d'attendre dans cette affaire que tous les recours soient purgés pour donner son feu vert au commencement des travaux. C'est pourtant cette règle de bon sens qui prévaut dans ce type de dossier pour le moins risqué, qui engage des centaines de millions d'euros d'investissement et qui, par son ampleur et son caractère définitif, ne fait jamais consensus. Le préfet a signé l'arrêté d'autorisation environnementale en s'appuyant d'une part sur le décret de juillet 2018 déclarant l'utilité publique du chantier, et d'autre part sur la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019.

Il avait sans doute de bonnes raisons de penser que ce projet débattu depuis plus de dix ans devait aboutir : que le bassin de vie de Castres-Mazamet reste à l'écart des grands équipements présents sur le seul pôle toulousain (CHU, aéroport international, universités...), et que la nationale 126 reste particulièrement dangereuse (10 morts et 54 blessés en six ans, en nette augmentation). Ce à quoi les associations répondent que cela n'a pas empêché ce territoire de se développer économiquement.

Lire aussi

[Teréga : « L'industrie du gaz n'aura un avenir que si elle est exemplaire d'un point de vue des émissions carbone »](#)

Quel que soit le plus ou moins bien fondé de ce projet spécifique, on ne devrait pas démarrer un chantier quand le risque juridique reste aussi prégnant. Car, en l'espèce, le sujet est d'abord celui d'une mauvaise conduite de projet, d'une forme de précipitation de la décision publique qui pourrait coûter très cher au contribuable.

Car faute de pouvoir mener les travaux à leur terme, le contrat de concession deviendra inopérant. L'Etat se verrait alors dans l'obligation de l'annuler, d'organiser une remise en état et d'indemniser le concessionnaire. Pour certains experts, la facture s'élèverait à près d'un milliard d'euros.

Une justice administrative bien trop lente

Pas moins de cinq recours en référé ont été déposés dans ce dossier, dont le premier dès le lendemain de la décision préfectorale. Au regard des nombreuses manifestations, le préfet ne pouvait en outre ignorer les multiples contestations au projet, ni entendre les arguments des associations de riverains ou environnementales. Bien qu'en procédure d'urgence, la justice a pris son temps dans ce dossier. La justice administrative, plus que toute autre encore, connaît un encombrement majeur des tribunaux avec l'explosion des contentieux, notamment sur la régularisation de sans-papiers.

Et pour que le juge des référés considère qu'il y a urgence, il faut que les travaux aient largement commencé ! Une réalité que, là encore, le préfet ne pouvait ignorer. On se retrouve donc face à des situations totalement ubuesques où l'on aime mieux déconstruire que juger à priori. Avec un risque non négligeable de biaiser des décisions de justice au nom du « *fait accompli* », comme l'ont dénoncé une centaine d'avocats et d'universitaires dans une récente [tribune publiée par Franceinfo. Ainsi, la déviation de Beynac \(Dordogne\)](#), le barrage de Fourogue (Tarn), ou encore la route de désenclavement de Pont-Sainte-Maxence (Oise), ont été jugés illégaux et ont été annulés à posteriori par le juge. Mais plusieurs années après, les chantiers de déconstruction n'ont parfois toujours pas commencé.

En ayant pris la décision de lancer les travaux malgré le risque juridictionnel, le préfet et les services de l'Etat ont donc joué avec le feu. Maigre consolation cependant : le calendrier des travaux prévoit que l'enrobé en bitume ne démarre que fin mars. Une fois le verdict prononcé et la situation enfin clarifiée.

[ToulouseEcologie](#)

