

A69 : le guide ultime pour tout comprendre à l'interminable feuilleton

Sascha Garcia, Eléonore Disdero

Depuis la reprise du chantier en juin, le projet d'autoroute entre Toulouse et Castres vire à la saga politico-judiciaire, avec ses rebondissements en série souvent difficiles à suivre. «Libération» vous résume tout, point par point.

Pour peu qu'on ait loupé un épisode, on n'y comprend plus rien. A première vue, l'imposant dossier de l'A69, né dans les années 1990, est un peu alambiqué, entre revirements judiciaires, contre-offensives législatives et manifestations d'ampleur sur le terrain. D'un côté, des associations de protection de l'environnement déterminées à faire annuler la construction de l'autoroute entre Toulouse et Castres, multiplient [les actions de désobéissance civile](#) et les recours juridiques. De l'autre, des élus locaux et l'Etat s'obstinent à vouloir bitumer 53 km de terres agricoles et naturelles pour «*désenclaver*» le territoire. *Libération* vous aide à y voir plus clair une bonne fois pour toutes.

Parcours judiciaire

Actuellement, l'autoroute est jugée illégale. C'est le résultat [d'une décision sur le fond du 27 février](#) du tribunal administratif de Toulouse, qui a rendu caduques les autorisations environnementales dont bénéficiait le projet, actant de fait l'arrêt des travaux. Face à ce revirement, l'Etat a fait appel, arguant par la voix de son ministre des Transports, Philippe Tabarot, que l'A69 a été «*déclarée d'utilité publique en 2018 et bénéficie d'un large soutien local de la part des élus, des habitants et des acteurs économiques*».

En attendant ce nouveau jugement crucial, dont l'audience «*pourrait avoir lieu en novembre-décembre*», affirme la cour administrative d'appel de Toulouse à *Libération*, le gouvernement a réclamé un sursis à exécution pour poursuivre le chantier. [Cette prorogation a été accordée le 28 mai](#), permettant aux machines de se remettre en marche. «*Une telle reprise [est] une offense au respect de la loi de protection de la biodiversité*», fustige l'ONG les Amis de la Terre Midi-Pyrénées. Si les autorisations environnementales de l'A69 sont finalement jugées légales en fin d'année, les opposants assurent qu'ils saisiront le Conseil d'Etat, la plus haute juridiction administrative. De son côté, l'Etat reste silencieux sur la suite à donner, bien qu'il ait affirmé «*engager toutes les voies de recours*» pour mener à bien ce projet.

Contre-offensive législative

Mécontents de ces rebondissements judiciaires, [quatre élus locaux du Tarn](#) ont décidé de prendre les choses en main – à leur manière. Afin de contourner ces décisions de justice, ils ont déposé en mars une loi dite «de validation», pour tenter de rendre définitivement légale l'autoroute. Le texte, qui a été voté sans encombre [au Sénat](#) puis [rejeté à l'Assemblée nationale](#), a finalement été adopté fin juin [en commission mixte paritaire](#) (CMP). En bout de parcours, la proposition issue de la CMP doit être validée par les deux Chambres, lors d'une

lecture définitive. D'après le rapporteur de cette loi, Jean Terlier (Ensemble pour la République), cela pourrait «*probablement*» arriver «*en septembre*».

Dernière étape législative, et pas des moindres : le Conseil constitutionnel. Les élus de gauche fermement opposés à cette loi, notamment Anne Stambach-Terrenoir (LFI) et Christine Arrighi (Les Ecologistes), ont d'ores et déjà annoncé le dépôt d'un recours devant l'institution. [Les deux députés contestent le fond comme la forme](#) de ce texte, qui, selon elles, outrepassa la justice et brouille la séparation des pouvoirs.

Sur le terrain

Où en sont les travaux ? Depuis [le dernier point réalisé par Libération](#) en décembre 2024, où 65 % du budget total du chantier avait été dépensé par le concessionnaire, Atosca, l'autoroute n'a pas beaucoup avancé. L'arrêt soudain des opérations en février a «*provoqué le désengagement de 1 000 personnes et l'arrêt de 350 machines*», déplorait Atosca dans un communiqué, le 28 mai. Résultat, seuls 54 % des terrassements ont été réalisés. [Les deux «centrales d'enrobage](#)» éphémères, censées fabriquer le bitume, devaient être construites au printemps. Pas une goutte d'asphalte n'a donc été coulée. La mise en pause du chantier, totalement déserté pendant trois mois, a détérioré certains ponts, notamment le viaduc de l'Agout, selon le collectif d'opposants la Voie est libre.

Le concessionnaire affirme travailler «*sur un plan de reprise d'activité progressive sur les différentes zones du chantier, à partir d'un état des lieux dressé après trois mois d'arrêt*». Si Philippe Tabarot a vanté une reprise des travaux «*à partir de mi-juin*», selon nos confrères de la *Dépêche du Midi* présents sur place, «*seuls quelques agents [...] s'activent à sécuriser les abords du tracé*». L'activiste des Soulèvements de la terre Martin Fraysse, [qui vit non loin de l'A69](#), abonde : «*Ils ont repris des petits machins par-ci par-là. Peut-être qu'ils vont s'y remettre à fond cet été, quand il n'y aura plus personne pour contester.*» Sollicitée par Libération, Atosca n'a pas souhaité commenter. Pour le moment, la société vise une reprise à plein régime des travaux d'ici fin septembre, deux mois seulement avant le verdict du procès en appel, qui pourrait à nouveau stopper les engins.

[Cet article est paru dans Libération \(site web\)](#)