

Le tribunal administratif de Toulouse donne raison aux anti-A69

Le tribunal administratif de Toulouse vient d'annuler l'autorisation environnementale permettant la construction de l'A69 entre Toulouse et Castres. Le chantier va s'arrêter. L'Etat a annoncé son intention de contester cette décision.



L'avocate Alice Terrasse et Gilles Garric (LVEL), après avoir obtenu l'annulation de de l'autorisation environnementale pour le chantier de l'A69. / Crédit Alain Pitton

La décision était attendue avec impatience par les opposants à l'[A69](#) et redoutée par ses partisans. L'autorisation environnementale, délivrée le 1er mars 2023, a été annulée par le tribunal administratif de Toulouse, ce 27 février 2025. Cette première décision sur le fond, comme le précise Alice Terrasse, l'une des avocates des opposants, oblige Atosca – le concessionnaire – à arrêter le chantier... au moins momentanément. L'État a en effet annoncé son intention de faire appel et de contester le caractère suspensif du jugement devant un juge des référés.

Suivant les conclusions de la rapporteuse publique Mona Rousseau, la présidente de la troisième chambre du tribunal administratif de Toulouse, Marie-Odile Meunier-Garner, motive sa décision de façon implacable. Aux yeux de la justice, aucun des bénéficiaires d'ordre

social, économique ou sécuritaire mis en avant par les porteurs du projet n'aurait dû permettre à la préfecture de délivrer une autorisation environnementale pour « raison impérative d'intérêt public majeur ».

Un territoire non enclavé

Sur le plan social, « le bassin de Castres-Mazamet ne saurait être qualifié comme étant en situation de décrochage démographique », observe la juge, balayant ainsi l'argument d'un territoire enclavé en déclin. D'autant plus que ce territoire bénéficie d'un aéroport national, d'une gare avec liaisons quotidiennes vers Toulouse, d'un centre hospitalier, de formations primaires à universitaires, d'équipements de tourisme, d'hypermarchés et de laboratoire de recherches. Si ces « services et d'équipements de qualité ne sont pas du niveau de ceux offerts au sein de la métropole toulousaine, ils ne sont toutefois pas, sur un plan qualitatif, significativement moindres », note la magistrate.

Il résulte également de l'instruction qu'une autoroute ne serait pas des plus utiles aux « plus de 70 % des actifs qui résident et travaillent dans le bassin de vie de Castres ». Alors que les estimations de trafic s'élèveraient à 14 915 véhicules par jour lors de la mise en service, et 17 412 à l'horizon 2045, une fréquentation de 17 412 véhicules par jour, ces hypothèses de fréquentation, qui « ont pu être qualifiées d'optimistes par l'autorité de régulation des transports » (...) « apparaissent très en deçà des seuils justifiant la construction d'une autoroute à 2x2 voies, comme a pu le relever l'autorité environnementale dans son avis du 6 octobre 2022 », rappelle la juge.

Cette fréquentation pourrait, qui plus est, être impactée négativement par le coût élevé du péage. Cela « sera de nature à en minorer significativement l'intérêt pour les opérateurs économiques », estime la juridiction. Du point de vue économique, celle-ci observe que la dynamique castraise n'est pas « notablement défavorable » comparée à d'autres bassins situés autour de la métropole toulousaine.

« Si le bassin de Castres-Mazamet a le plus faible taux de création d'emplois, reconnaît la juge. Ce taux, de 0,3 %, reste tout de même proche de celui du Grand Montauban (0,4 %), ou encore du Grand Albigeois (0,5 %) ». Des territoires pourtant desservis par une autoroute.

Une RN 126 peu accidentogène

Dernier autre argument battu en brèche par la justice : le danger de l'actuelle RN 126. Avec seulement cinq accidents par an en moyenne, entre 2010 et 2023, « la RN 126 ne présente qu'un caractère relativement accidentogène ». « Aucune des pièces versées à l'instance ne permet de constater que l'accidentalité sur cet itinéraire serait plus importante que sur d'autres routes comparables ».

De plus, « il résulte de l'instruction que le projet litigieux présente un risque d'accroissement de l'accidentalité sur l'actuelle RN 126 ». Dans ces conditions, « les motifs de sécurité avancés ne sauraient davantage caractériser l'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur », conclut la juge.

Pour résumer : « s'il est établi que le gain de temps généré par la liaison autoroutière permettra une meilleure de desserte du bassin de Castres-Mazamet ainsi qu'un gain de

confort, facilitera l'accès de ce bassin à des équipements régionaux et participera du confortement du développement économique de ce territoire », cela ne suffit pas, explique-t-elle.

« Eu égard à la situation démographique et économique de ce bassin, qui ne révèle pas de décrochage, ainsi qu'aux apports limités du projet en termes économique, social et de gains de sécurité, ces avantages ne suffisent à caractériser l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur, c'est-à-dire d'un intérêt d'une importance telle, qu'il puisse être mis en balance avec l'objectif de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvage. »

La déception des pro-A69

Après avoir joué la montre pour mettre tout le monde devant le fait accompli, c'est la soupe à la grimace du côté des partisans de l'autoroute. Dans un communiqué, Atosca prend acte de « l'impossibilité de poursuivre les travaux et de l'intention de l'État d'engager toutes les voies de recours permettant la reprise du projet dans les meilleurs délais possibles et dans le respect de la réglementation ».

Les réactions politiques sont plus épidermiques. « Atterré par cette situation ubuesque ! », Christophe Ramond, le président socialiste du conseil départemental du Tarn, rappelle son soutien inconditionnel à « un chantier majeur pour notre territoire ».

Oublieux de l'état de droit, le président du Ceser Occitanie Jean-Louis Chauzy qualifie quant à lui « d'insupportable » la décision du tribunal administratif de Toulouse. « Elle s'oppose au vote des collectivités et donc aux élus du suffrage universel qui portent ce chantier », développe-t-il, dans un élan quasi trumpiste. Et de prophétiser : « Bien sûr l'autoroute s'achèvera et vite pour ne pas décourager ceux qui investissent et qui travaillent pour le bien de leur pays. »

Une décision historique

Du côté de ceux qui travaillent à la sauvegarde des terres agricoles et de la biodiversité et que [l'opacité du contrat de concession interroge](#), l'ambiance est diamétralement opposée. Pleurs de joie, accolades, applaudissements nourris et remerciements en pagaille ont raisonné dans le bistrot toulousain où les collectifs d'opposants se sont réunis ce jeudi pour savourer « une bouffée d'air frais dans un monde qui part en vrille ».

« On vit un moment extraordinaire. C'est unique et historique. On est encore dans la sidération de cette nouvelle, après quinze ans de lutte », s'émeut Gilles Garric, élu à Teulat (Tarn) et membre de La Voie est libre (LVEL). « On nous a dit de nombreuses fois que les recours étaient épuisés. Mais l'état de droit est de notre côté et cela fait un bien fou », s'exclame-t-il avec satisfaction.

Artisane de ce succès, l'avocate Alice Terrasse souligne le caractère historique de cette décision, car « c'est la première fois qu'une autoroute est annulée alors que les travaux sont très avancés, peut-être à la moitié du chantier ». Et de saluer « le courage de la juridiction administrative qui a osé annuler l'autorisation environnementale en dépit de la pression de l'État et d'Astoca qui n'ont cessé de dire que le chantier était trop avancé pour être arrêté, au regard des [indemnités pour le concessionnaire](#) et du coût de la remise en état ».

« Le tribunal, conclut-elle, nous rappelle que la raison impérative est très exigeante et qu'elle ne peut pas être ramenée à la simple utilité publique d'un projet. (...) Aujourd'hui, le tribunal a jugé en droit et seulement en droit. La justice a été rendue avec vigueur et fermeté. Cela nous laisse très confiants pour la suite. »

Trois plaintes au pénal

Heureux du dénouement, Thomas Digard, un autre membre du collectif d'opposants LVEL souligne toutefois le « dysfonctionnement démocratique » révélé par un jugement arrivant deux années après le début du chantier. « L'État a engagé les travaux sur une autorisation bancaire. J'ai une pensée pour toutes celles et ceux qui ont été expropriés. Elles sont victimes d'une injustice », accuse-t-il.

« Delga, Ramond, Terlier, Bugis, Carayon, Folliot... Ils savaient tous ce qui allait se passer. Ils nous ont mis dans le mur malgré les avis contraires de toutes les autorités indépendantes », enchaine, avec colère, son compère Geoffrey Tarroux.

Réclamant l'amnistie pour la centaine de militants poursuivis pour leur opposition au projet, les opposants demandent aussi des comptes. Trois plaintes au pénal ont été déposées avec constitution de partie civile pour « faux et usage de faux », « prise illégale d'intérêt » et destruction de biodiversité en bande organisée ».