

A69, l'autoroute de la honte

I Quand la France a perdu son âme

Mars 2024

Depuis un mois, les écureuils¹ de la Crèm'arbre sont assiégés et affamés, par décision du Préfet du Tarn, Michel Vilbois, en toute contradiction avec l'article 5 de la Déclaration universelle des droits de l'homme et de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Toute tentative pour leur apporter des sacs de nourriture aboutit à des gazages, des interpellations musclées avec matraquage et placage au sol, sous les yeux de nos amis perchés à 20 mètres du sol, bouleversés et éberlués par tant de cynisme : « on gaze des gens qui nous apportent des sacs de pain et de fruits, juste de quoi nous alimenter, alors que nous mangeons des bourgeons de platane pour seule nourriture, et que nous avons même interdiction de recevoir des médicaments ».

Pourtant, juste après le 15 février, date à laquelle les forces de l'ordre avaient décidé d'en finir avec l'occupation au sol pour les soutenir, le Rapporteur spécial de l'ONU sur les défenseurs de l'environnement, Michel Forst, s'était déplacé à Saïx, dans ce coin de campagne tarnaise, pour se faire une idée de la situation sur le terrain, suite aux alertes qu'il avait reçues de la part des opposants à l'autoroute devant relier Castres à Toulouse : il a longuement écouté les témoignages de traitements dégradants subis par les grimpeuses et les grimpeurs : privation de sommeil par des lumières stroboscopiques, sirènes et hurlements, mais aussi insultes et menaces, y compris de viol, incendies de matériel, interdiction d'être ravitaillées en eau et nourriture...

Son rapport était sévère et sans ambiguïté : l'Etat français ne respecte pas les droits humains dans sa méthode du maintien de l'ordre vis-à-vis de ces militants écologistes, qui demandent un moratoire sur l'A69, en attendant les jugements sur le fond contestant l'Autorisation Environnementale ayant entraîné le début des travaux en mars 2023 : « mon mandat est bâti sur une convention juridiquement contraignante², ce qui veut dire que l'Etat a l'obligation d'écouter mes recommandations et de les mettre en œuvre »³.

Pourtant, depuis son passage rien n'a changé : les écureuils sont toujours assiégés et affamés. Les représentants de l'Etat français déclarent qu'ils n'ont aucune leçon à recevoir, en assumant, avec une arrogance décomplexée, de continuer droit devant, dans une terrifiante dérive autoritaire pourtant largement documentée et critiquée.

La Sous-préfète a même dit que Michel Forst mentait, car les écureuils pourraient manger... pourvu qu'ils descendent, omettant de dire qu'ils seraient alors emmenés en garde à vue, ou en tous cas empêchés de remonter. Le sac que celui-ci leur avait apporté, laissé au pied de l'arbre,

¹ Nom donné aux grimpeurs et grimpeuses qui occupent les arbres destinés à être coupés sur l'emprise de la future autoroute A69.

² Il s'agit de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée le 25 juin 1998 par trente-neuf États. C'est un accord international visant la « démocratie environnementale ».

³ Déclaration à France Info, le 29 février 2024. Pour consulter le texte de son rapport :

[https://unece.org/sites/default/files/2024-](https://unece.org/sites/default/files/2024-02/UNSR_EnvDefenders_Aarhus_De%CC%81claration_fin_mission_Tarn_29.02.2024_FR.pdf)

[02/UNSR_EnvDefenders_Aarhus_De%CC%81claration_fin_mission_Tarn_29.02.2024_FR.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2024-02/UNSR_EnvDefenders_Aarhus_De%CC%81claration_fin_mission_Tarn_29.02.2024_FR.pdf)

avait été éventré par les gendarmes dès que les écureuils avaient tenté de le crocheter pour le hisser dans leur cabane.

Ils et elles sont épuisés, mais heureusement, les militants en soutien déploient leur imagination pour trouver le moyen de leur faire parvenir tout de même quelque nourriture, malgré la violente répression qu'ils subissent dès qu'ils tentent de s'approcher du bois, et leur lancent des boulettes de riz enveloppées dans du papier alu qui atterrissent au hasard dans les branches. Les avocates et les députées qui les défendent, ainsi qu'une psychiatre, font des pieds et des mains à la Préfecture pour faire valoir leurs droits à être nourris et soignés.

Ainsi va la contestation de cette autoroute de la honte.

Depuis trois ans, pourtant, la lutte nous avait habitués à voir s'exprimer de plus en plus nettement cette haine de notre contestation au droit à détruire.

En septembre, c'est de nuit, et en prétextant une battue aux sangliers, que les gendarmes ont assassinés, dès la première heure du premier jour d'autorisation, les platanes d'alignement qui étaient devenus les symboles de notre lutte pour le vivant, après leur occupation par les premiers écureuils au printemps 2023. Au clair de lune, les opposants qui ont voulu empêcher ce massacre à la tronçonneuse se sont faits gazés comme des moustiques.

En octobre, lors d'un grand rassemblement, les scientifiques que nous avions invités pour aborder la question du changement climatique se sont vus interdits de parole : une intervention musclée des gendarmes avec hélicoptère et grenades lacrymogènes a interrompu avec fracas le début de leur intervention, au prétexte de déloger une centaine de jeunes opposants ayant investi une maison vouée à la démolition. Les champs où séjournaient en tente des familles avec enfants ont commencé à brûler : aucun pompier ne se trouvait à l'horizon et ce sont les militants eux-mêmes qui ont éteint les départs de feu, en piétinant ou en couvrant les flammèches.

Nous avons alors commencé à vraiment sentir ce vent mauvais : nous devenions peu à peu, avec notre discours écologiste, nos philosophes et nos climatologues, les adversaires de l'ordre à maintenir, nous étions devenus des écoterroristes.

Mais maintenant, depuis quelques semaines, nous assistons à la faillite morale d'un Etat, aveuglé par son idéologie, ligoté par une vision obsolète du monde : il faut absolument continuer, comme avant, à détruire les espaces naturels pour construire et étendre à l'infini la cité humaine, au mépris des territoires et de leurs habitants, et tous ceux qui se mettent en travers seront considérés comme des ennemis à abattre.

L'occupation de ce petit bois de la Crém'arbre avait commencée début novembre, ce qui l'avait sauvé une première fois : en effet, nous clamions haut et fort que cette parcelle avait été classée à haute valeur écologique lors de l'autorisation environnementale qui avait acté le démarrage des travaux début 2023, et ne pouvait être abattue que pendant deux mois, entre septembre et novembre. D'où notre pugnacité à faire respecter la vie de ce petit paradis.

Une bataille juridique avait été lancée du fait que le concessionnaire, furieux de prendre un an de retard sur les travaux à cet endroit, était prêt à tout pour son abattage avant fin mars, date à laquelle plus aucun arbre ne pouvait subir de coupe, quel que soit son statut, du fait des nidifications.

C'est là que nous avons constaté avec effarement comment se tissaient les liens opaques entre le concessionnaire, le Préfet et les services de l'Etat, et le tribunal administratif, selon une connivence qui tentait d'obtenir cet abattage quoiqu'il en coûte.

Cette invraisemblable période s'est terminée mi-mars grâce à une mésange bleue qui, voletant, branchage au bec, devant le campement arboricole d'une grimpeuse, a prouvé l'absolue nécessité d'arrêter le massacre, et a enfin réveillé l'Office Français de la Biodiversité qui a reconnu officiellement la spécificité écologique de ce bois, en déboutant la préfecture de son soutien éhonté au concessionnaire.

Du coup, les écureuils sont descendus, triomphalement. Fin de l'épisode Ouf...

II Une autoroute qui fait couler de l'encre

Cette autoroute A69 est un véritable serpent de mer, porté depuis trente ans par Pierre Fabre et son groupe, principal employeur du Sud-Tarn.

Ce grand et assez génial entrepreneur a réussi en quelques années à faire de ses recherches artisanales au fond de sa pharmacie castraise la base d'un authentique empire pharmaceutique et cosmétologique : 9ème groupe mondial pour la pharmaceutique en 2021, et 2ème pour la dermo-cosmétique.

Dans les années 80, il avait déjà doté la petite ville de Castres d'un aéroport pour accélérer les échanges de ses employés avec la capitale.

Puis, dans les années 90, la ville d'Albi, au nord du département, ayant eu son autoroute, payée par l'Etat, et donc gratuite, Pierre Fabre n'eut de cesse de vouloir obtenir rapidement une infrastructure identique, prétextant l'enclavement du Sud-Tarn.

Il faut savoir qu'à cette époque, il y avait de multiples discussions, au niveau de l'Etat, concernant l'élargissement de la RN126 reliant Castres à Toulouse. Mais, dans cette période marquée par le néolibéralisme en roue libre, les politiques publiques commençaient à vouloir se désengager de leurs futurs investissements par des partenariats public-privé, dont le prétexte était les meilleurs délais dans la réalisation des travaux. C'est ainsi que nos gouvernants, pourtant nos représentants, étaient tout ouïe lorsque de grands décideurs privés leur demandaient de prendre des décisions rapides.

Pierre Fabre fait alors un lobbying très appuyé auprès des ministères, invitant à tour de bras les décideurs politiques pour décrocher le jackpot, qui lui permettrait de faire gagner quelques minutes à ses jeunes cadres dynamiques : en 2006, c'est au cours d'un déjeuner avec le ministre des transports Dominique Perben qu'il obtient la promesse d'une mise en concession de la liaison Castres-Toulouse, entraînant derrière lui les élus locaux, en particulier Philippe Folliot, député de Castres, et Bernard Carayon, maire de Lavaur .

A partir de là, en 2009-2010, commence le parcours « démocratique » du débat public pendant lequel les associations environnementalistes se battent becs et ongles pour faire valoir l'intérêt d'étudier un aménagement, avec quelques tronçons de 2 fois 2 voies, de la route nationale, très loin d'être saturée. Mais le groupe Pierre Fabre est dans le bois, et produit une contribution en faveur du projet d'autoroute, car il juge l'absence de desserte autoroutière négative pour la compétitivité et l'attractivité du territoire sur lequel il est implanté. Bernard Carayon demande directement au premier ministre de l'époque, François Fillon, de forcer la main de son ministre de l'environnement, opposé au projet, le menaçant de quitter la majorité parlementaire. Peu après, Jean-Louis Borloo acte alors les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique en juin 2010.

Le tour de passe-passe est assez remarquable, car, lors des rencontres du Grenelle de l'environnement de 2007, décision avait été prise de la nécessité de justifier une autoroute comme dernier recours après avoir étudié en parallèle les autres alternatives possibles comme l'aménagement raisonné de l'axe, le développement des transports en communs et des transports multimodaux. Là, trois ans plus tard, le ministre en charge de l'application de ces décisions, suite à la loi Grenelle I du 3 août 2009, finit par trouver une justification à cette autoroute en la considérant comme cohérente avec la Loi sur le Grenelle de l'Environnement, eu égard aux enjeux liés à la structuration de l'agglomération Castres-Mazamet.

C'est dans cette période qu'il y eu deux contournements de villages qui améliorèrent grandement le trajet Castres-Toulouse, construits par la société NGE, qui commençait également à prospecter pour la création de carrières pour l'éventuelle future autoroute.

Tout le territoire attendait la suite en retenant son souffle.

En mai 2013, François Hollande vient à l'inauguration, avec tambours et trompettes, de l'extension de l'usine historique de Pierre Fabre à Soual, près de Castres. Le grand entrepreneur, très malade, obtient du Président l'assurance que son autoroute sera une priorité nationale, ce qui fût fait immédiatement puisqu'un rapport de la commission « Mobilité 21 : pour un schéma national de mobilité durable » est rendu au Gouvernement en juin 2013. Là, le projet de liaison autoroutière entre Castres et Toulouse est classé dans la catégorie des premières priorités, ce qui apparaît contradictoire avec l'objectif déclaré de cette Commission d'inscrire son travail dans le respect des objectifs de la transition écologique et énergétique posés par le Président de la République.

Ce rapport est validé par le Gouvernement pour le plan « Investir pour la France », présenté le 10 juillet 2013 par le Premier Ministre.

Pierre Fabre, ce courageux émissaire des intérêts privés, meurt le 20 juillet, ayant réalisé son rêve d'obtenir le « désenclavement » de sa ville natale, Castres.

Lors de l'enquête publique de 2016-2017 une pré-étude de contre-projet a été réalisée par deux bureaux d'études spécialisés dans les infrastructures et l'aménagement du territoire. Celle-ci a fait suite au refus de l'Etat, maître d'ouvrage de la Liaison Autoroutière Castres-Toulouse (LACT), de réaliser une étude afin de faire une analyse comparative sur les avantages et inconvénients entre l'autoroute et l'aménagement sur place de la RN126, alors que celle-ci avait été prévue vingt ans plus tôt, comme expliqué plus haut. Elle a donc été commandée et financée sur fonds propres par les communes et communautés de communes impactées et opposées à l'autoroute, et en partie par la région Occitanie.

En 2017, le collectif RN126 et la FNE publient un rapport contestant point par point les arguments en faveur de l'autoroute, et mettant en avant l'intérêt de l'aménagement de la route existante. Malgré cela et malgré deux avis très sévères de l'Autorité Environnementale et du Commissariat Général à l'Investissement, la contestation du choix de mise en concession a été négligée tout le long de l'enquête publique. Après l'avis favorable de cette enquête, trois recours ont encore été déposés par les habitants, élus et associations des rives du Girou et par le collectif PACT. Mais ceux-ci ont été annulés et la Déclaration d'utilité publique prononcée en juillet 2018 et le concessionnaire désigné en 2021.

Et quel concessionnaire fût désigné ? NGE, le constructeur heureux des contournements des villages, réalisés des années plus tôt...

Morale de l'histoire : la France, un pays où les lobbies sont rois ! Un pays où la logique du

profit prime sur l'intérêt général, malgré toutes les alertes sur un besoin impérieux de changement d'orientation des politiques publiques, eu égard aux risques écologiques qui guettent notre avenir.

III La lutte acharnée des citoyens

Mais c'était sans compter sur les habitants des villages du Sud-Tarn, attachés à leur terre. Nous sommes au « Vert pays du Midi », et la nature est belle. Le long des petites routes bucoliques menant aux villages, on y trouve des alignements remarquables de platanes, où nichent toutes sortes de chiroptères et d'oiseaux ; il y a de nombreuses zones Natura 2000 aux mille fleurs dont des orchidées ; le long des berges de ses rivières vivent des loutres d'Europe, des écrevisses à pattes blanches, et des moules perlières d'eau douce ; ses étangs sont des refuges pour les hérons cendrés et les martins-pêcheurs. C'est une vraie campagne, réserve de biodiversité, où il est encore possible d'éprouver, dans le quotidien, un lien affectueux avec le monde vivant.

En un mot, un véritable terroir, où se sont installés, côte à côte avec les agriculteurs historiques, nombre de jeunes parents souhaitant le meilleur d'une vie proche de la nature pour leurs enfants.

A Montcabrier, quand ces sympathisants écologistes apprennent qu'une carrière va être ouverte pour les remblais de la future autoroute, l'Arlésienne dont tout le monde parle sans jamais la voir, ils se déchaînent contre ce projet, ressenti comme une blessure faite à leur terre, et qui s'apprête à bouleverser leur quotidien et à défigurer leur environnement.

En quelques mois, et avec une superbe vitalité, ils et elles s'engouffrent dans ce combat en créant des liens forts avec les militants, agriculteurs et politiques du secteur, et en se servant de tous les leviers pour faire connaître leur cause : pétitions, participation à des événements de transition, fiestas hautes en couleurs, manifestation bruyante et enjouée devant le Conseil Régional, prises de contact avec des personnalités politiques locales et nationales, dont certaines s'engagent alors à leur côté pour contrer le projet d'autoroute, déjà perçu comme anachronique.

Leur grande force : un plaisir railleur à utiliser les réseaux sociaux avec une créativité ironique et une intelligence décoiffante, qui les rend formidablement populaires au sein des luttes écologiques, souvent plus discrètes et conventionnelles.

Et cette lutte de simples citoyens, amateurs de jardins potagers et de balades champêtres, que rien ne prédisposait à une telle dynamique militante, ne cessera de grossir, à partir du collectif La Voie Est Libre, créée en novembre 2021, très peu de temps après que le groupe NGE n'emporte le marché de la concession de l'autoroute.

C'est une lutte bigarrée, marrante, à l'humour dévastateur, utilisant tous les outils numériques de communication pour accélérer sa visibilité et rallier les opposants historiques : associations environnementalistes, syndicats et élus, et ne ratant aucune occasion d'occuper le terrain par des actions et des manifestations originales.

En l'espace d'à peine un an, lorsque les travaux eurent commencé, leur intelligence collective et leur culot les amènent à se mettre en travers de la société Atosca, la filiale de NGE, dès que celle-ci révèle son fonctionnement arrogant et cynique, très souvent à la limite de la légalité, et qui sera sa constante marque de fabrique : les référés et interpellations pleuvent, et c'est la guerre ouverte.

Quelques mois plus tard, le collectif a acquis sa maturité juridique : dix associations déposent un recours sur le fond, pour contester la légalité même de l'autorisation environnementale,

basée sur une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur, elle-même appuyée sur la fameuse volonté de « désenclavement » du Sud-Tarn, et qui permet de bafouer de nombreuses réglementations de défense du vivant. Car c'est bien là qu'est le scandale : une autoroute voulue par une certaine frange de décideurs du territoire, ceux qui ont le plus de pouvoir économique, et qui n'apparaît dans aucun projet de territoire, ni au niveau du Département, ni au niveau de la Région, mais qui va saccager un territoire qui n'en n'a pas besoin.

Contrairement à ce que disent des journalistes et politiques peu scrupuleux, ce recours sur le fond n'est pas arrivé à terme, et sera vraisemblablement jugé en 2025.

A partir de là, le collectif n'en finit pas de s'étoffer, de grossir, d'envahir doucement la sphère politique, au point d'avoir obtenu, grâce à une députée écologiste, une Commission d'enquête parlementaire, toujours en cours, et de jouer la mouche du coche en générant des débats, souvent houleux, dans le petit monde de celles et ceux qui nous gouvernent., tant localement que nationalement.

La lutte contre l'A69 est de plus en plus présente dans les médias, au point de devenir l'un des grands étendards citoyens pour la défense du territoire.

Progressivement, ce feu d'artifice militant se propage. Il est de plus en plus manifeste sur le terrain, et spectaculaire dans ses grands événements festifs, par une alliance systémique avec les grands autres collectifs contestant la fuite en avant du saccage écologique orchestrée par des décideurs aveugles au tsunami climatique qui nous attend. LVEL entre alors dans la grande confrérie de la composition des luttes contre le régime oligarchique prédateur qui règne sur la planète : Extinction Rebellion, Les Soulèvements de la Terre, La Déroute des Routes, Attac.

Les scientifiques s'en mêlent, appuyant de tout leur poids cette contestation de l'artificialisation de la terre, en produisant une tribune de 2000 noms, dont certains sont prestigieux : pour eux, cette lutte est le symbole de la remise en question d'un système en fin de course. Certains et certaines engagent clairement leur soutien lors de manifestations publiques, au grand dam de leur communauté professionnelle.

Il faut dire qu'il y a de quoi hurler : d'ici quelques mois, la construction de l'autoroute va asphyxier le territoire sous les effluves de deux centrales, qui fonctionneront d'ici quelques mois pour produire les 500 000 tonnes d'enrobé, ce mélange de graviers, de sable et de bitume chauffés, qui serviront à recouvrir les 53 kilomètres de voies de la future autoroute. La contestation est telle, dans les villages, que pas moins de 12 collectifs anti-bitume se donnent la main pour se battre contre cet empoisonnement annoncé.

Mais plus la contestation s'étend, prenant également des tours radicaux d'actions directes, toujours non-violentes, mais à la désobéissance civile assumée, de la part des jeunes activistes venus de toute la France en soutien, et campant ou construisant des cabanes au pied des arbres occupés par les « écureuils », plus la répression s'abat sur le collectif.

Les actions juridiques se suivent, portées par pas moins de 9 cabinets d'avocats au service de cette cause, et les procès s'enchaînent contre les militants, créant alors l'occasion d'en faire des tribunes pour expliciter les positions de fond qui sous-tendent cette lutte si tenace. Cette dynamique juridique est rendue possible par le soutien extraordinaire de dons réguliers, permettant une certaine autonomie financière, enrichie par les événements, concerts et réunions publics.

Mais il est clair maintenant que la Préfecture du Tarn s'est mise au service du projet d'autoroute, en multipliant les agressions contre cette lutte, bien décidée à intimider, et même à terroriser les

activistes. D'ailleurs, le Préfet Vilbois a été nommé pour faire aboutir ce projet, comme il avait réussi à faire aboutir le contournement de Strasbourg, en tant que Préfet délégué à la défense et à la sécurité auprès du Préfet de la région Grand Est, avant que la justice donne finalement raison aux écologistes, qui le contestaient, mais trop tard. D'ailleurs, il le dit lui-même lors d'une interview au journal « Le Paysan Tarnais », deux jours après sa nomination en octobre 2023 : « J'ai reçu comme mandat de construire l'A69 »⁴.

Quoiqu'il arrive, le collectif continue avec force et conviction, malgré cette étiquette de ramassis d'écoterroristes qui lui colle à la peau, avec cette belle combativité, mais aimant toujours la fête pour réenchanter sa lutte : en ce printemps, vient de se tenir un magnifique et artistique Cyclotour. D'ici mi-mai un grand concert avec le groupe HK se tiendra sur le territoire, et le 7, 8 et 9 juin, un nouveau immense événement coorganisé avec Les Soulèvements de la terre et Extinction Rebellion sera encore une magnifique occasion d'occuper le terrain, avec toute la créativité qui est la marque de cette lutte.

III Pour une autre voie

Cependant, notre collectif n'est pas là uniquement pour se battre, même joyeusement, contre cet abominable ruban gris de 53 kilomètres, pratiquement parallèle à la RN 126, qui défigure déjà notre territoire et cause de multiples souffrances aux humains et non-humains, mais également pour proposer un autre monde, une autre vision, une autre façon d'occuper l'espace.

Ces considérations sur l'aspect emblématique de ce projet anachronique et écocidaire nous occupaient depuis la création du collectif : vraiment, pour nous, cette autoroute A69 est le symbole même des dérives d'un système à bout de souffle, qui refuse de voir la réalité : notre terre et ses habitants non-humains ne nous supportent plus, il faut tout repenser.

Ce projet met en évidence, d'une façon paradigmatique, deux visions du monde, deux imaginaires qui ont de plus en plus de mal à communiquer.

Les Modernes⁵ : ce sont les tenants d'un toujours plus de machines et de technologie, persuadés que le progrès matériel sera en progression infinie, grâce au génie humain, sans réaliser que leur conception du monde aboutit à l'exacte inverse : un assujettissement de l'humain à ses outils, à ses productions industrielles métallico-plastiques, une chosification-réification de plus en plus grande de notre rapport au monde, dans une déshumanisation accélérée de nos sociétés. Cette fascination pour le technosolutionnisme, la robotisation du quotidien et de l'économie industrialise nos corps de chair, entraînant de considérables dégâts sanitaires, psychologiques et sociétaux chez celles et ceux qui n'arrivent pas à suivre le rythme de la mégamachine, lancée à toute vitesse sur la flèche empoisonnée de l'avenir, et hypnotisée par le rêve d'une humanité augmentée, voire une post-humanité.

Les Terrestres⁴ : ce sont celles et ceux qui ont compris qu'il convient d'emprunter une autre voie, et d'atterrir, c'est-à-dire de renouer avec la condition de vivant parmi les vivants, responsables de l'entretien de leur oïkos, leur maison fondamentale, en comprenant qu'elles et ils en sont des enfants, composés des mêmes éléments, partageant une même sensibilité, au-delà des différences de formes, avec les autres habitants non-humains, dans une fraternité

⁴ <https://www.paysantarnais.com/qui-est-michel-vilbois-le-nouveau-prefet-du-tarn>

⁵ Terminologie de Bruno Latour, qui considère la modernité, comme d'autres auteurs critiques de cette notion, comme un temps historique dépassé, institué dès le XVII^e siècle sur un clivage, unique dans l'histoire de l'humanité, entre l'homme et la nature.

éprouvée. Adieu l'idée d'un environnement qu'il faudrait exploiter ou protéger, il convient alors de nouer des liens avec ces autres vivants dont nous partageons un « terrain de vie » défini comme un espace mutualiste, fondé sur le respect et la complémentarité, et dont nous dépendons pour notre subsistance. Un espace qu'il est alors nécessaire d'entretenir et de défendre contre la destruction.

Nous considérons que l'autoroute A69 est alors l'un des terrains à la plus forte expression symbolique sur lesquels s'affrontent ces deux manières de penser, où s'exerce cette véritable bataille de l'imaginaire.

D'un côté, les élus du Sud-Tarn, entourés des chefs d'entreprise et de leurs cadres dynamiques et pressés, émerveillés par les promesses du toujours-plus technologique, des espaces bien propres et des surfaces rutilantes, fleurant bon la parfaite maîtrise humaine sur le monde, où vont ensemble : autoroutes ruban-gris et leur monde artificiel, tous en aires macdonalisées et climatisées ; golfs à 18 trous à l'herbe toujours verte bourrée de pesticides, pour pouvoir compétitionner nationalement, voire internationalement ; piscines privées toujours bleues avec barbecue rougeoyant au clair de lune.

Nos Modernes...

De l'autre, les gens, d'abord, comme vous et moi, celles et ceux qui vivent encore tranquillement dans leurs terroirs, tentant de garder une harmonie au sein de leur vie locale. Mais aussi le petit peuple bigarré et mal coiffé des militants écologistes, qui décident de faire société autrement, où les grandes marches, les communautés d'idées et d'actions, les camps et campings citoyens, les habitats légers, les jardins partagés bios poussent au milieu des hérons, des loutres et des grenouilles. On y croise vélos, breaks d'occasion et fourgonnettes où s'entassent les covoiturages. On y chante en chœur, on y danse aux bals trad. Là, souffle le vent du large.

Nos Terrestres...

Entre les deux, la majorité silencieuse de la population locale, qui n'a pas réfléchi-à-la-question, parce que, au fond, elle pense que cela ne la concerne pas : cela fait trente ans que les politiques et journalistes lui parlent de l'autoroute, si nécessaire pour l'avenir prospère de nos territoires enfin désenclavés, à l'ombre de la figure tutélaire de Pierre Fabre, notre seigneur. Une autoroute qui serait son monument au mort, en quelque sorte, le remerciement-allégeance en forme de tribut que paierait le territoire pour-lequel-il-a-tant-fait-tant-donné-de-sa-personne.

D'où notre colère, notre rage à empêcher le carnage programmé.

Et voilà que nous arrive, courant 2023, un jeune et sympathique urbaniste et paysagiste, Karim Lahiani, ayant passé une partie de son enfance dans le Tarn, et très attaché au caractère encore rural et père tranquille de notre pays.

Il adhère avec enthousiasme à notre lutte et décide d'imaginer un futur pour l'emprise de l'autoroute, déjà largement dévastée, dans le cas, dont nous rêvons, où les travaux de l'autoroute soient finalement annulés.

Son projet⁶ est vraiment stimulant et source d'inspiration.

⁶ <https://uneautrevoic.org.wordpress.com/>

Il propose, avec une originalité communicative, de faire, de ce non-lieu, la première Véloroute Nationale, reliée de façon systémique à son environnement. C'est enfin un véritable projet de territoire, cocréé avec et pour les habitants du pays, humains et non-humains.

Il envisage de ménager des liens constants entre les différents modes de transport, reliant cette véloroute avec le réseau ferré par la création de navettes sur les petites routes transversales, et revalorisant la route nationale pour y développer un ensemble de transports en commun.

La surface laissée par les défrichements sera l'occasion de créer des rencontres entre le monde paysan et les voyageurs, dans un écotourisme responsable et propédeutique, par des marchés de produits locaux, et en développant des zones d'activité pour y promouvoir et y démontrer l'intérêt des savoirs-faires artisanaux traditionnels : écoconstruction, artisanat textile autour du lin et de la laine, petite industrie autour du vélo, valorisation écologique des déchets agricoles.

Il imagine aussi des espaces dédiés, au parfum pédagogique : la Centrale des fertilités, la Cité du vélo, le Hameau des lowtechs, l'Ecole de la transmission écologique, la Base aérienne et météorologique, la Plateforme de valorisation des terres, le Centre national des oiseaux, qui seront des lieux d'expérimentation pour promouvoir la sensibilité nécessaire à la transformation de nos sociétés qui se cherchent un avenir désirable.

Il a planché de façon très sérieuse sur la réhabilitation et la restauration de la voie ferrée⁷ entre Toulouse et Mazamet, qui est une des premières victimes du projet de l'A69, en réfléchissant, avec des spécialistes, une complète refonte du transport ferroviaire, tant des voyageurs que des marchandises, afin de sauver ce mode de déplacement local, qui peine à survivre dans l'accélération des flux de notre monde devenu fou.

Son imagination est foisonnante ; elle se projette dans un délicieux futur bien terrestre, loin des modernes qui ravagent le monde, à partir d'une compréhension profonde du besoin impératif, pour notre humanité, de s'éduquer à une diplomatie « des égards ajustés », dans le sens donné par Baptiste Morizot⁸ pour restaurer le lien rompu depuis si longtemps déjà avec le vivant.

IV Une nébuleuse militante

La honteuse autoroute entre Castres et Toulouse est le symbole même de ce qu'il ne faut plus faire : c'est typiquement un grand projet inutile et imposé, qui doit être suspendu si l'on veut s'engager véritablement dans le changement sociétal nécessaire à un avenir désirable.

En cette fin d'un monde, une nébuleuse militante se déploie dans de nombreux pays et brille dans le ciel sombre. Elle montre que les citoyens refusent d'être assignés au mutisme d'une servitude volontaire. Un grand vent de révolte secoue nos sociétés en panne, et la lutte contre l'A69 fait partie de ce grand mouvement de reprise en main de son destin par une population qui n'a plus confiance dans les choix de ses dirigeants, inféodés aux pouvoirs de l'argent.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit : ne plus laisser les choix sociétaux aux mains de technocrates, sortis de grandes écoles et qui utilisent les leviers économiques, administratifs et juridiques de l'Etat au profit d'intérêts privés, au travers d'opaques réseaux, au mépris du bien commun et

⁷ <https://www.lejournaltoulousain.fr/occitanie/tarn/actualites-tarn/oppositiona69-lvel-presente-alternative-ferroviaire-248006/>

⁸ Baptiste Morizot, *Manières d'être vivant*, Actes Sud, 2020.

de la réalité climatique. Il s'agit collectivement, à partir d'une légitime colère, de refuser le brigandage institutionnalisé.

La citoyenneté militante qui a su s'agglomérer autour de cet énième projet obsolète de notre territoire, et qui a réussi à en faire un enjeu national, est exceptionnelle. Le rayonnement vers l'avenir qu'elle a su construire l'est tout autant, et ouvre un pan d'espoir pour une vision du futur qui puisse échapper à l'angoisse de l'effondrement.

Espérons qu'elle devienne virale dans le microcosme de celles et ceux qui s'opposent à ce monde qui se meurt, et aspirent à un monde qui peine à naître⁹.

Elle est due à une intelligence collective hors du commun, basée sur une horizontalité spontanée et une confiance fondamentale dans les initiatives de chacune et de chacun, pour ajouter des pièces au puzzle de la lutte, par un libre effet d'emboîtement. Il s'agit d'une véritable expertise citoyenne pluridisciplinaire, à la fois puissante dans sa contestation du système capitaliste à bout de souffle, et dans ses propositions sociétales innovantes.

La lutte contre l'A69, ou comment fabriquer des citoyens-experts et imaginatifs.

Le génie de ce collectif est une illustration vivante de la pensée du philosophe Cornelius Castoriadis, qui a su formidablement réfléchir sur le passé grec de nos démocraties pour nous en pointer un nouvel horizon :

« La crise actuelle de l'humanité est crise de la politique au grand sens du terme, crise à la fois de la créativité et de l'imagination politiques, et de la participation politique des individus... Nous avons besoin que le plus grand nombre acquière et exerce la sagesse... instaurant non seulement la participation formelle mais la passion de tous pour les affaires communes¹⁰. »

Eveline Grieder

Chercheuse en anthropologie de l'imaginaire, et membre de LVEL

Pour tout renseignement sur notre lutte

LVEL

[Mail : collectiflavoieestlibre@gmail.com](mailto:collectiflavoieestlibre@gmail.com)

Facebook : lavoieestlibreRN126

Instagram : lavoieestlibre

<https://www.lvel.fr/> Cagnotte en ligne sur le site

Ensemble de la lutte

https://linktr.ee/stop_a69

⁹ Pour paraphraser la célèbre citation de Antonio Gramsci : « Le vieux monde se meurt, le nouveau monde tarde à apparaître et dans ce clair-obscur surgissent les monstres », in Cahiers de prison.

¹⁰ Cornelius Castoriadis - Les carrefours du labyrinthe, Seuil, 1978.

