

Cindynogénèse du fiasco de l'A69, matérialisation du risque environnemental dans la vallée du Girou, radicalisations et guerre hybride

Pascal COHET †

Le projet d'autoroute Castres-Toulouse, résultant d'une campagne d'influence initiée dans les années 90, a suscité une forte opposition. Une décision du tribunal administratif de Toulouse a annulé les autorisations préfectorales et suspendu le chantier. Les institutions, dont les perceptions ont été impactées par ces opérations d'influence, font face à une problématique de coûts irrécupérables et semblent décidées à relancer le chantier, et une proposition de loi pourrait permettre de contourner la décision du tribunal administratif. Alors que la situation est marquée par une conflictualité intense, persister à vouloir reprendre le chantier pourrait mener à un accroissement des divergences, qui pourraient être exploitées par les opérations informationnelles russes

Le 27 février 2025, le tribunal administratif de Toulouse a annulé¹ les arrêtés des 1er et 2 mars 2023 des préfets de Haute-Garonne et du Tarn délivrant les autorisations aux Sociétés ASF et ATOSCA pour le doublement des voies de l'A680 et pour le projet d'autoroute A69 Verfeil-Castres, entraînant l'arrêt des travaux. Cette décision, qui a surpris de nombreux acteurs, crée un précédent qui étend les possibilités d'action des organisations de défense de l'environnement.

Ce cas d'école est intéressant à plus d'un titre pour les Cindyniques Relativisées, qui permettent une approche transversale des situations complexes, où les problématiques de risques, conflictualités et développement sont intriquées, et s'intéressent aux dynamiques immatérielles en général, et aux opérations d'influence ou de manipulation en particulier. À défaut d'une analyse cindynique exhaustive, qui nécessiterait des centaines de pages, l'approche MASCOR² permet de remarquer quelques aspects cruciaux des risques et conflictualités générés par un projet d'autoroute conçu il y a une quarantaine d'années, et notamment : 1) les transformations ayant mené à la situation actuelle, 2) à l'ordre un les facteurs de vulnérabilité de la situation, 3) au second ordre, les divergences et la construction des perceptions, donc l'étiologie des conflictualités, 4) à l'ordre trois l'impact de la perception et de la dynamique des puissances, et 5) les menaces émergentes dont le processus de décision stratégique devrait tenir compte.

1 Historique des transformations

Dans les mois qui ont précédé la décision du tribunal administratif, la situation est caractérisée par une conflictualité particulièrement intense, ce qui mène à s'interroger sur les transformations plus ou moins silencieuses qui ont pu mener à cette situation. Ayant historiquement accueilli Latécoère et l'Aéropostale, Toulouse a ensuite logiquement accueilli Airbus, une réussite industrielle majeure qui a considérablement accéléré le développement de son agglomération. Conséquence de ce développement, depuis une trentaine d'années l'artificialisation se propage toujours plus loin autour de Toulouse, et peu à peu les coteaux se couvrent de zones résidentielles, les zones commerciales et artisanales se multiplient, et le réseau autoroutier s'étend.

† IFREI - Institut Francophone des Risques Environnementaux et Individuels.

¹ <https://toulouse.tribunal-administratif.fr/decisions-de-justice/dernieres-decisions/a69-le-projet-autoroutier-est-annule-faute-de-necessite-imperieuse-a-le-realiser>

² COHET, Pascal. *MASCOR, Analyse stratégique et conduite opérationnelle - Modèles transverses à l'usage des acteurs non gouvernementaux*. À paraître.

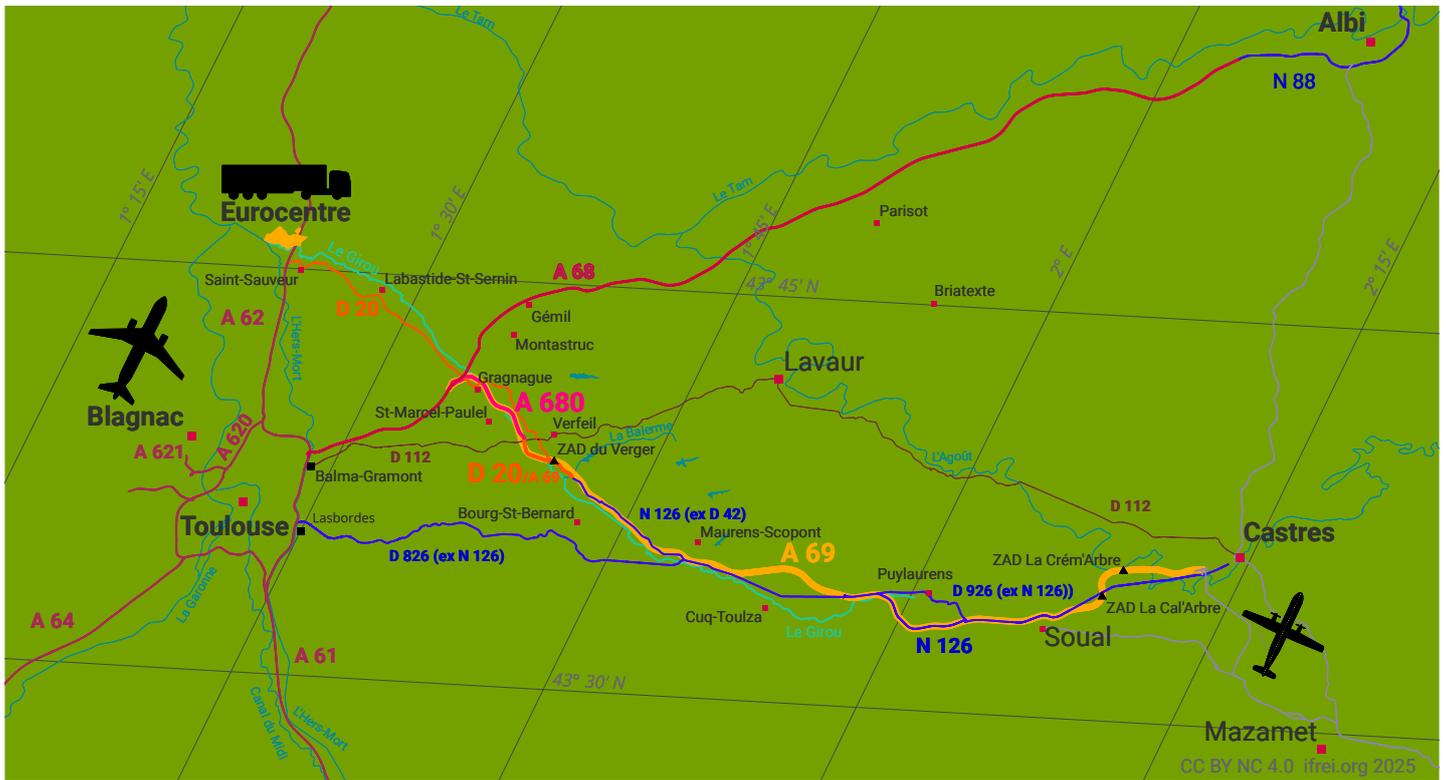


Figure 1: A69, pôles de développement et réseau routier principal

Le réseau toulousain est caractérisé par une rocade toulousaine constituée de la jonction de l'A62 et de l'A61 à l'est, et de l'A620 à l'ouest, d'où l'A621 permet de rejoindre l'aéroport de Blagnac. Dans l'Est, deux voies historiques majeures relient déjà Castres à Toulouse : la D112 relie Castres à Toulouse en passant par Lavar, et plus au sud, la N126 relie Castres à Toulouse en passant par Puylaurens. L'A68 relie Albi à Toulouse, et l'A680 emprunte la vallée du Girou depuis l'A68 à hauteur de Gragnague jusqu'à l'échangeur de Verfeil avec la D112. L'A69 prévoit de prolonger l'A680 dans la vallée du Girou jusqu'à Puylaurens, puis jusqu'à Castres. L'A69 suivrait ainsi la N126 historique entre Castres et Maurens-Scopont, la partie ouest de la N126 ayant été déclassée en D826 entre Maurens-Scopont et Toulouse, alors que dans le même temps la D42 remontant la vallée du Girou de Maurens-Scopont vers l'échangeur de Verfeil a été intégrée à la N126. Si la N126 historique offrait un trajet direct entre Castres et Toulouse, la N126 ainsi modifiée dévie vers le nord en suivant le Girou, pour rejoindre l'A680 puis l'A68, qui redescend vers le sud pour rejoindre le nord de Toulouse.

1.1 Projets autoroutiers et A68

Stratégiquement, dans le cadre du développement européen au début des années 90, s'il existe un axe autoroutier entre le sud-est de la Grande-Bretagne et le nord-ouest de l'Italie, il n'existe pas d'axe autoroutier sud-ouest / nord-est passant par Toulouse qui permettrait de relier Lisbonne ou Madrid à Genève ou Munich. En 1992, la réalisation de l'A68 jusqu'à Albi est ainsi considérée comme un premier tronçon d'un futur axe Toulouse - Lyon - Nord-Est de l'Europe, et Philippe Bonnacarrère³, alors Premier Vice-président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées et Conseiller Général du Tarn, appelle de ses vœux la création d'une nouvelle autoroute, partant du tronçon toulousain de l'A68, vers Castres et Mazamet⁴, proposant ainsi une A68 en 'Y' qui serait le "signe de l'unité des Tarnais dans une même perspective de développement".

En novembre 1991, la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne prévoyait⁵ la mise en service de l'A68 entre Toulouse et Albi en 1993, puis la mise en service de la bretelle de Verfeil en 1995, avec pour objectifs de mieux desservir le Nord-Est toulousain, désenclaver le Tarn et l'Aveyron, et assurer une liaison interrégionale avec l'Auvergne et la région lyonnaise. Le projet de la DDE prévoyait que l'État réalise la section Gémil-Albi de l'A68, et que les Autoroutes du Sud de la France (ASF) réalisent la section Toulouse-Gémil, ainsi qu'une bretelle de Castres jusqu'à Verfeil, autrement dit : la future A69. Comme prévu, l'A68 sera mise en service en 1993.

³ <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/deputes/PA569>, <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/organes/commissions-permanentes/defense/composition>

⁴ La lettre de Midi-Pyrénées, n°7, octobre 1992.

⁵ Éléments de réflexion sur l'A68 et le développement du secteur Nord-Est. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne, Service Urbanisme Aménagement, novembre 1991.

1.2 Bretelle Gragnague - Verfeil (A680)

En avril 1990 le tracé de la bretelle de Verfeil (A680) était déjà décidé, et le 7 février 1992 une concession est accordée à ASF pour sa réalisation : partant de l'A68 à la hauteur de Gragnague et rejoignant la D112 à Verfeil, c'est le premier tronçon du projet d'autoroute vers Castres promu par Philippe Bonnacarrère. Le décret d'utilité publique est publié un an plus tard, le 28 décembre 1993. La construction de l'A680, mise en service en 1996, provoque les premières dégradations environnementales de la vallée du Girou, qui y a perdu sa ruralité, et où les hectares de poiriers de Saint-Marcel ont aujourd'hui disparu. En termes d'usages ou d'utilité, encore actuellement, de nombreux usagers résidant aux alentours de l'échangeur de Verfeil entre A680 et D112 n'utilisent pas l'A680 en raison du péage qui est imposé en fin d'A68 à Toulouse, et continuent à emprunter la D112 pour aller à Toulouse ou prendre le métro à Gramont. Par ailleurs le diffuseur de Gragnague permettant de rejoindre l'A68 ne permet pas aux usagers résidant dans la zone de l'échangeur de Verfeil d'emprunter l'A68 vers Albi, ce qui fait qu'ils peuvent ressentir une forme d'exclusion alors même que leurs territoires sont exploités par ces infrastructures autoroutières.

1.3 Déviation de Verfeil et D20

Dès décembre 1995, les associations ont connaissance d'un projet de déviation⁶ à Verfeil (la future D20), devant relier l'A680 à la partie tarnaise de la future A69. La société ASF semble alors écartée du projet A69, et le projet d'étude consulté mentionne aussi la réalisation d'une déviation le long du Girou dans le cadre du projet de Grand Contournement Est de Toulouse. En septembre 1999, une enquête d'utilité publique a lieu, une des cartes présentées proposant de faire passer la déviation de Verfeil le long du Girou : c'est ce tracé qui sera retenu. Le segment de la D20 initiale entre la D112 et la ZAD du verger sera renommé D212 (la partie nord de la D20, entre Verfeil et l'A62, conservant l'appellation D20), et la déviation, prenant l'appellation D20, sera ultérieurement intégrée au tracé de l'A69. Elle sera déclarée d'utilité publique le 18 juin 2000 et mise en service en 2003⁷, soit sept ans après la mise en service de l'A680 : ces deux segments à deux fois une voie sont destinés à passer à deux fois deux voies lors de la réalisation de l'A69.

1.4 Déviations de Soual et Puylaurens

Vers Castres, la déviation de Soual est mise en service en 2000, et la déviation de Puylaurens est déclarée d'utilité publique en janvier 2001 et mise en service en 2008 : la réalisation de ces deux déviations, de la déviation de Verfeil en 2003, et de l'A680 en 1996 constituent en pratique les tronçons de base de l'autoroute A69 que la DDE de Haute-Garonne envisageait en novembre 1991.

2 Ordre 1 : acteurs de la situation

À l'ordre un, l'analyse des acteurs concernés par la matérialisation du risque environnemental dans l'Est toulousain, et en particulier dans la vallée du Girou, permet de remarquer des facteurs de vulnérabilité dans certaines dimensions d'étude et dans leurs relations. Les principales dimensions retenues ici sont : les valeurs, les modèles, les informations, les règles, les objectifs, et les ressources.

Ces acteurs se répartissent sur un continuum allant de ceux promouvant la réalisation de l'A69, dont les modèles de développement mènent à une artificialisation et à un accroissement du risque climatique, aux opposants à l'artificialisation, luttant contre les destructions environnementales et le réchauffement climatique.

Les acteurs pro-A69 sont initialement principalement des élus du Tarn et des opérateurs économiques du bassin de Castres-Mazamet, notamment le groupe dermo-cosmétique Pierre Fabre, qui milite pour la création d'une autoroute entre

6 CR Réunion APRES Vallée du Girou, 29 décembre 1995.

7 DREAL Midi-Pyrénées, Projet d'achèvement de la mise à 2 × 2 voies de la liaison Castres - Toulouse par mise en concession, Étude multimodale des déplacements, juillet 2009. <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/etude-multimodale-des-deplacements.pdf>

Castres et Toulouse depuis des décennies, ainsi que les concessionnaires comme ASF ou ATOSCA, dont l'intérêt financier est évident. Ils sont soutenus par des élus régionaux ou nationaux et une partie de l'exécutif.

La mobilisation contre l'A69 réunit plusieurs organisations associatives, professionnelles ou syndicales, dont : le collectif La voie est libre, Extinction Rebellion, le GNSA, la Confédération Paysanne, France Nature Environnement, Agir pour l'environnement, Les Amis de la terre, Nature en Occitanie, Union protection nature environnement, Village action durable, Greenpeace, ATTAC, la FSU, Solidaires ou la CGT. Cette mobilisation est soutenue par des élus locaux et des communes comme celle de Teulat, ainsi que d'autres acteurs politiques⁸, ce qui a notamment permis la création d'une commission d'enquête parlementaire. De même la communauté scientifique et des membres du GIEC ont exposé les raisons de leur opposition à ce projet.

Les acteurs institutionnels comme les DDE, la DREAL Occitanie, l'Autorité environnementale, les préfetures ou l'institution judiciaire ont eu des positionnements variables, de même que les médias, qui peuvent adopter une ligne éditoriale pro-A69⁹ ou, à l'opposé, mener un travail d'enquête critique, comme celui de la cellule investigation de Radio France.

2.1 Valeurs et modèles

L'opposition au projet s'appuie notamment sur des valeurs de respect de l'environnement, qui ne semblent pas prioritaires pour les partisans du projet. Cette dimension axiologique est directement liée à celle des modèles : les mouvements climatiques et environnementaux opposés à l'A69 prônent des modèles de développement respectueux de l'environnement et compatibles avec la lutte contre le réchauffement climatique, alors que les acteurs menant la campagne d'influence visant à obtenir la réalisation de l'A69 prônent un modèle néo-artificialiste reprenant en pratique des modèles de développement qui datent des années 80 ou 90 et sont antérieurs aux accords de Paris, et qui reposent sur le transport routier, et en particulier sur le fret routier, qui continue à être préféré au fret ferroviaire.

L'autorité environnementale a spécifiquement critiqué ce modèle néo-artificialiste, en remarquant dans son avis d'octobre 2022¹⁰ que compte tenu des enjeux climatiques et de lutte contre l'artificialisation, le projet de l'A69, datant de plusieurs décennies, est aujourd'hui anachronique.

2.2 Règles et polémiques

Le projet A69 est concerné par une succession de règles, décisions, jugements ou avis, parfois critiques envers le projet, comme les avis du Commissariat général à l'investissement et de l'Autorité environnementale, ou frontalement opposés, comme le jugement du tribunal administratif de Toulouse en février 2025, dont :

- Déclarations d'utilité publique de l'A680 le 28 décembre 1993, de la déviation de Verfeil le 18 juin 2000, de la déviation de Puylaurens en janvier 2001,
- En 2006, déclassement de la N126 entre Toulouse et Scopont en D826, et en 2009, intégration de la D42 à la N126,
- Décision du 16 juillet 2008¹¹ : abandon du projet de grand contournement Est de Toulouse,
- Avis du Commissariat général à l'investissement du 5 octobre 2016¹²,
- Déclaration d'utilité publique¹³ de l'A69 le 18 juillet 2018,
- Décret du 20 avril 2022¹⁴ approuvant la convention de concession entre l'État et ATOSCA,

8 <https://reporterre.net/Comment-l-autoroute-Toulouse-Castres-divise-la-gauche>

9 par exemple la dépêche du dimanche -Haute-Garonne du 30 mars 2025

10 https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221006_castres_toulouse_31_81_delibere_cle52ccc7.pdf

11 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000019203432>

12 https://www.info.gouv.fr/upload/media/organization/0001/01/sites_default/files_contenu_piece-jointe_2021_04_avis_lact.pdf

13 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000037226458>

14 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045632418>

- Avis de l’Autorité environnementale du 6 octobre 2022 sur l’A680 et l’A69,
- Arrêtés préfectoraux du 1er et 2 mars 2023¹⁵ : autorisations environnementales pour l’A69 et le doublement de l’A680,
- Loi du 20 juillet 2023¹⁶ visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l’artificialisation des sols,
- 6 février 2024¹⁷ : création de la Commission d’enquête sur le montage juridique et financier du projet d’autoroute A69,
- Arrêté du 31 mai 2024¹⁸, qui accorde à l’A69 le statut de projet d’envergure nationale ou européenne présentant un intérêt général majeur,
- Décision du tribunal administratif de Toulouse du 27 février 2025 annulant les arrêtés du 1er et 2 mars 2023,
- 18 mars et 1^{er} avril 2025, dépôt de deux propositions de loi¹⁹ identiques visant à invalider la décision du tribunal administratif.

S’agissant des relations entre règles et comportements/objectifs, de nombreux blocages ont été constatés : la promotion de l’A69 par le groupe Pierre Fabre semble contredire sa charte éthique, qui prône la protection de l’environnement. Des actions violentes témoignent de la conflictualité de la situation : des engins de chantiers ont été dégradés²⁰, des milices non identifiées ont incendié des ZAD et agressé leurs occupants, et le rapporteur spécial des Nations unies a critiqué certains modes opératoires des forces de l’ordre. Par ailleurs des infractions ou manquements réglementaires du concessionnaire ATOSCA ont été signalés²¹. Enfin le tribunal administratif de Toulouse a jugé que les autorisations préfectorales accordées aux concessionnaires n’étaient pas conformes au droit.

Plusieurs enquêtes sur le respect des règles ont suscité des polémiques : la cellule investigation de Radio France a découvert²² la participation financière du groupe Pierre Fabre dans ATOSCA. Alerté par les questions posées par les journalistes le 6 mars 2024, le groupe annonce sa participation au contrat de concession dans la Dépêche du Midi le 14 mars²³.

De plus, alors que Jean Terlier, qui milite activement pour l’A69, a été nommé Président de la commission d’enquête parlementaire sur le montage juridique et financier du projet A69, une enquête révèle que sa conjointe est une collaboratrice du groupe Pierre Fabre, ce qui provoque un débat sur un possible conflit d’intérêts²⁴ puisque le groupe a admis sa participation au contrat de concession. Le déontologue de l’Assemblée nationale estime alors que le risque qu’un conflit d’intérêts soit caractérisé ne lui semble pas établi²⁵.

Enfin un groupe de journalistes d’investigation remarque des liens directs entre des dirigeants du fonds ARDIAN, comme Emmanuel Miquel ou François Touazi, et le financement de la campagne 2017²⁶ du Chef de l’État, or Ascendi, qui détient 15 % d’ATOSCA, est une filiale de ce fonds, qui détient par ailleurs 50 % d’ATOSCA Exploitation.

15 <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Projet-de-liaison-autoroutiere-Castres-Toulouse-Delivrance-des-autorisations-environnementales>

16 <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000047866733>

17 <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/autres-commissions/commissions-enquete/ce-montage-juridique-financier-projet-a69>

18 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049676333>

19 <https://www.senat.fr/leg/pp124-452.html>, https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/117b1205_proposition-loi

20 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/nouveaux-incendies-sur-le-chantier-de-l-autoroute-l-a69-un-camion-et-une-pelleuse-detruits-par-les-flammes-2974871.html>

21 <https://www.ladepeche.fr/2025/01/24/autoroute-a-69-mise-en-demeure-et-astreinte-pour-atosca-12465147.php>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/autoroute-castres-toulouse-infractions-mises-en-demeure-les-opposants-a-l-a69-pointent-le-manque-de-sanction-sur-le-plan-administratif-de-l-etat-3088483.html>

22 <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/le-zoom-de-la-redaction/le-zoom-du-vendredi-19-avril-2024-9949441>

<https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/secrets-d-info/secrets-d-info-du-samedi-20-avril-2024-2138441>

23 https://www.lemonde.fr/planete/article/2024/06/07/autoroute-a69-l-ombre-du-groupe-pharmaceutique-pierre-fabre-sur-le-contrat-de-concession_6237859_3244.html

24 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/autoroute-a69-pas-de-conflit-d-interets-pour-le-depute-du-tarn-jean-terlier-selon-un-nouvel-avis-du-deontologue-de-l-assemblee-nationale-2945109.html>

25 <https://reporterre.net/Conflit-d-interets-et-A69-le-president-de-la-commission-d-enquete-ne-sera-pas-inquiete>

26 <https://www.off-investigation.fr/autoroute-a69-un-renvoi-dascenseur-aux-financeurs-de-macron/>

2.3 Ressources

Le groupe Pierre Fabre, qui a réalisé un chiffre d'affaires de plus de trois milliards d'euros en 2024, dispose historiquement d'une puissance d'influence régionale et nationale, contrastant fortement avec les moyens limités des associations locales et des communes rurales impactées par l'A69. S'agissant des médias, Pierre Fabre était notamment actionnaire de la Dépêche du Midi²⁷ et du Midi Libre, et propriétaire de Valeurs Actuelles²⁸, ces moyens de communication pouvant au besoin être mobilisés pour des opérations d'influence.

La question des ressources est aussi à l'origine du choix de la mise en concession : le projet initial de doublement des voies de la N126, dont l'impact environnemental aurait été beaucoup plus limité, nécessitait un financement que l'État aurait mis des années à mobiliser. Mais, étant donné que les acteurs pro-A69 souhaitaient une réalisation rapide et que seul un financement privé pouvait être mobilisé rapidement, la solution de la mise en concession a été préférée, et approuvée en avril 2022²⁹.

2.4 Informations et déficits informationnels

S'agissant des déficits informationnels, l'autorité environnementale a dénoncé des lacunes en ce qui concerne les données de trafic qui lui ont été communiquées. De même, le rapport de la commission d'enquête³⁰ préalable à la délivrance des autorisations préfectorales, qui au demeurant rappelle les avis critiques ou défavorables de l'Autorité environnementale ou du Conseil national de la Protection de la Nature, remarque que le volumineux dossier d'enquête publique fourni par les concessionnaires est difficilement lisible, ne fournit pas de vision synthétique ou de cartes compréhensibles, et ne permet pas au public et aux associations de s'y retrouver dans le temps imparti à l'enquête publique. De plus, la commission déplore de ne pas avoir eu le temps de proposer une amélioration de la lisibilité du dossier en raison de l'urgence imposée par la Préfecture. Ces anomalies incitent à questionner la crédibilité des conclusions de l'enquête publique.

Si la campagne d'influence menée de l'échelle régionale jusqu'au plus haut niveau de l'État depuis des décennies par le groupe Pierre Fabre est aujourd'hui largement établie et documentée, des pratiques de type astroturfing qui sortent du cadre du simple lobbying ont en revanche été mises en évidence par Radio France, qui révèle que Pierre Fabre a demandé à un célèbre présentateur météo³¹ de créer et financer une association pour promouvoir l'A69. Le présentateur reconnaît le caractère trompeur de cette initiative, en précisant que "*Personne ne savait que Pierre Fabre était derrière tout ça. J'étais son porte-parole clandestin*"³². L'association mobilise ses adhérents pour participer aux réunions du débat public³³ qui ont lieu à partir de fin 2009, et diffuse des cartes tronquées, où les deux principales voies reliant Castres à Toulouse (D112, et N126/D826)³⁴ sont masquées, présentant ainsi le tracé A69 comme la seule voie directe. Ces pratiques trompeuses mènent à douter de la validité des conclusions du débat public.

2.5 Objectifs

Enfin, la dimension des objectifs, qui découlent notamment des valeurs et modèles, montre des dissonances majeures entre pro-A69 et opposants. L'objectif des pro-A69 étant un objectif de transformation dont les conséquences ne sont pas acceptables par les mouvements climatiques et environnementaux, la situation est fondamentalement conflictuelle, et illustre parfaitement l'intrication du risque (ici, environnemental), des conflictualités et du développement. L'absence d'un consensus nécessaire à la réduction de la vulnérabilité impose une analyse des conflictualités et de leurs origines.

27 <https://reporterre.net/Elus-industriels-Dans-le-Tarn-les-barons-de-l-A69>

28 <https://www.lesechos.fr/2015/04/lhebdo-valeurs-actuelles-change-de-propretaire-244304>

29 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000045632418>

30 <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/content/download/103008/653750/file/lact%20-%20rapport%20d%20C3%A9finitif%20du%2009-02-2023.pdf>

31 décrit comme climato-sceptique : <https://shs.cairn.info/revue-ecologie-et-politique-sciences-cultures-societes-2012-2-page-47>

32 <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/secrets-d-info/secrets-d-info-du-samedi-20-avril-2024-2138441>

33 <https://www.ladepeche.fr/article/2010/01/09/751519-castres-autoroute-les-expertises-refusees.html>

34 <https://www.calameo.com/read/006296452a28dc8c7e059>

3 Ordre 2 : ductabilités et altération des perceptions publiques et institutionnelles

L'analyse au second ordre permet de prendre en compte la relativité des points de vue des acteurs, leurs divergences sur les transformations souhaitées, et leurs disparités de perception de la situation réelle, qui sont des facteurs de conflictualité. En pratique, ces perceptions du réel peuvent être impactées par des opérations d'influence dont l'efficacité repose sur la ductabilité des acteurs, c'est-à-dire leur incapacité à empêcher un acteur tiers d'altérer leur perception du réel dans le but de modifier leurs objectifs.

Ex post, il apparaît que la construction des perceptions du public et des institutions a été altérée par une campagne d'influence persistante initiée il y a une trentaine d'années et s'appuyant sur un discours affirmant que l'absence d'autoroute entre Castres et Toulouse est responsable de l'enclavement de Castres, donc de ses difficultés économiques et d'un fort taux de chômage. Force est de constater qu'en l'absence d'un fact checking adapté, ce discours a pu exploiter la ductabilité institutionnelle et impacter les décisions institutionnelles et les opinions publiques, alors qu'il n'est pas compatible avec les faits ou l'observation directe *in situ*, pour plusieurs raisons :

3.1 Le sentiment d'enclavement face aux taux de chômage réels

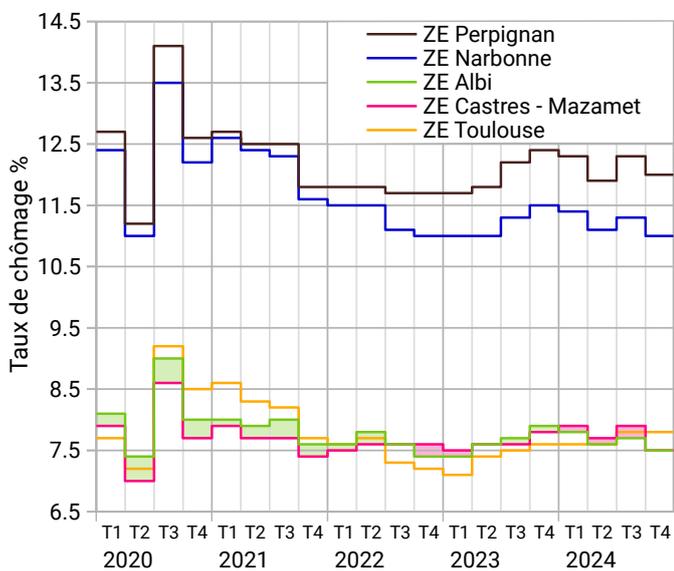


Figure 2: Taux de chômage des zones d'emploi de Castres, Albi, Toulouse, Narbonne et Perpignan

Le discours d'influence pro-A69 utilise régulièrement des chiffres de chômage pour démontrer la nécessité d'une autoroute, à l'instar du président de l'association des maires du Tarn, Jean-Marc Balaran³⁵, pour qui le bassin de Castres et Mazamet souffre d'un enclavement faisant que le taux de chômage à Mazamet serait de 50 % supérieur à la moyenne nationale. Ou du Président de la CCI du Tarn, Michel Bossi³⁶, pour qui le taux de chômage de Castres-Mazamet serait l'un des plus élevés en Occitanie.

Ce discours se heurte frontalement aux chiffres de l'INSEE³⁷, qui montrent que depuis cinq ans le taux de chômage de la zone d'emploi de Castres est comparable et les trois quarts du temps inférieur ou égal à celui de la zone d'emploi d'Albi, qui est desservie par l'A68, et largement inférieur à ceux des zones d'emploi de Narbonne et Perpignan, qui sont aussi desservies par des autoroutes.

En l'occurrence, ces chiffres de l'INSEE confortent la position des scientifiques et membres du GIEC, qui dans une tribune³⁸ publiée en octobre 2023 rappelaient que "l'argument du désenclavement ne tient pas : les recherches montrent clairement que le lien entre infrastructures autoroutières et développement n'est pas automatique", alors que Clément Beaune, ministre des transports, avait confirmé fin septembre³⁹ le maintien du projet A69 en considérant que la décision politique devait prévaloir. Le problème est que cette décision politique reposait notamment sur une perception altérée par un discours trompeur.

35 <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/l-invite-de-8h20/l-invite-de-8h20-du-week-end-du-dimanche-22-octobre-2023-7107908>

36 <https://www.ladepeche.fr/2024/12/01/autoroute-a69-la-sideration-du-monde-economique-selon-le-president-de-la-cci-du-tarn-12357504.php>

37 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893230>

38 Tribune d'un collectif de plus 1500 scientifiques "Pour nous, scientifiques, l'autoroute A69 est un de ces projets auxquels il faut renoncer", Le Nouvel Obs, 4 octobre 2023.

<https://www.nouvelobs.com/ecologie/20231004.OBS79024/pour-nous-scientifiques-l-autoroute-a69-est-un-de-ces-projets-auxquels-il-faut-renoncer.html>

39 <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/autoroute/plusieurs-projets-dautoroutes-vont-etre-arretes-annonce-clement-beaune-57e049b6-5c35-11ee-b3bf-85356afed175>

3.2 Le sentiment d'enclavement face aux trafics réels



Figure 3: Trafic sur la déviation de Verfeil le 28 février 2025

S'il est possible que le trafic dans la périphérie immédiate de Castres puisse être dense et nécessiter des aménagements, l'observation directe de la D20, qui permet de rejoindre l'A680 puis l'A68 en venant de Castres, permet de constater *de visu* que ce tronçon à deux fois une voie où passent nécessairement les trajets de bout en bout entre Castres et Toulouse via le tracé de l'A69 et devant être élargi à deux fois deux voies pour y être intégré est *quasiment désert* : le trafic diurne y varie en général entre 2 et 7 véhicules par minute, soit de l'ordre de 4500 véhicules par jour, dont peut-être moins de 2000 effectueraient un trajet de bout en bout entre Castres et Toulouse, estimation à affiner par une étude indépendante et à comparer aux 80 000⁴⁰ à 105 000⁴¹ véhicules par jour sur le tronçon A621 desservant l'aéroport de Blagnac.

L'observation directe mène ainsi à remettre en question la validité des modèles prévisionnels du trafic 2025 indiqués dans le dossier de concertation⁴² diffusé en janvier 2011 par la Préfecture de Midi-Pyrénées, qui, en s'appuyant sur des études antérieures, semblaient prévoir 10 000 véhicules par jour sur la D20 en 2025, soit le double du trafic actuellement observable. Ce constat pose aussi la question de l'impact d'une surestimation des prévisions de trafic sur le modèle économique du projet. La sous-utilisation manifeste de ce segment à deux fois une voie est incompatible avec le sentiment d'enclavement invoqué pour justifier la nécessité d'une autoroute ou d'une deux fois deux voies de bout en bout, et questionne la pertinence du projet autoroutier et, *a fortiori*, l'invocation d'un intérêt majeur permettant de déroger au Code de l'environnement.

Par ailleurs, à la différence d'Albi, Narbonne ou Perpignan, Castres est une des rares villes d'Occitanie à disposer d'un aéroport. L'aéroport de Castres-Mazamet, qui fait partie de la douzaine d'aéroports français bénéficiant d'aides publiques, permet des vols quotidiens vers Orly. En termes de trafic, cet axe est loin de la congestion puisque la Cour des comptes indiquait en 2023 un taux de remplissage⁴³ de 65 % pour la ligne Castres - Orly, et de 62 % pour la ligne Orly- Castres.

3.3 Tracé et gain de temps : Eurocentre, Blagnac et le prétexte de l'accès à l'hôpital Rangueil

Un argument régulièrement invoqué est que l'A69 permettrait un gain de temps aux Castrais allant à Toulouse, et notamment aux ambulances se rendant à Rangueil. Des modélisations semblent avoir prévu que le temps de parcours passerait de 70 à 78 minutes sans l'A69, à 53 minutes avec l'A69. Or, en 2022 un rapport de l'Autorité environnementale⁴⁴ révèle que des mesures précises effectuées grâce aux données réelles de Google montrent que le temps de parcours entre Castres et Toulouse, sans l'A69, varie en pratique entre 50 et 54 minutes.

40 DREAL d'Occitanie, Les trafics routiers sur le réseau national en Occitanie, Résultats 2023 https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/carte_flux_occitanie_2023_vf.pdf

41 Direction des routes du Sud Ouest (DIRSO), Réseau national non concédé, trafic 2019, https://www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/trafic_2019.pdf

42 <https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/dossier-de-concertation-tc-bd.pdf>

43 <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2023-10/20230615-reponses-maillage-aeroportuaire-francais.pdf>

44 Autorité environnementale, Avis délibérés n° 2022-62 et 2022-73 adoptés lors de la séance du 6 octobre 2022

https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/221006_castres_toulouse_31_81_delibere_cle52cee7.pdf

Par ailleurs la question du gain de temps de parcours est directement liée au tracé retenu qui, en pratique, allonge la distance par rapport à la N126 historique (c'est-à-dire la N126 entre Castres et Scopont, puis l'ancienne N126 déclassée en D826 entre Scopont et Toulouse) en faisant un détour vers le nord pour rejoindre l'A680 pour ensuite redescendre vers le sud et rejoindre Toulouse via l'A68.



Figure 4: Une carte problématique diffusée par Arte

Ce tracé a été décrit de façon trompeuse, notamment lors de la diffusion d'un documentaire Arte⁴⁵ présentant une carte semblant fournie par la préfecture de la région Occitanie, qui masque le détour imposé par le tracé de l'A69 en plaçant Toulouse à la place du demi-diffuseur de Gragnague sur l'A68, présentant ainsi le tracé de l'A69 entre Castres et Toulouse comme direct. Au-delà de cette désinformation dont le caractère intentionnel ou accidentel reste à évaluer, plus généralement, de nombreuses cartes diffusées dans les médias, ou par l'astro-turfing⁴⁶ de Pierre Fabre, ne montrent que le tracé de l'A69, ou ne montrent pas la N126 historique⁴⁷, ce qui ne permet pas au public de percevoir le détour imposé par l'A69 alors qu'il est difficilement compatible avec l'argument de la recherche d'un gain de temps.

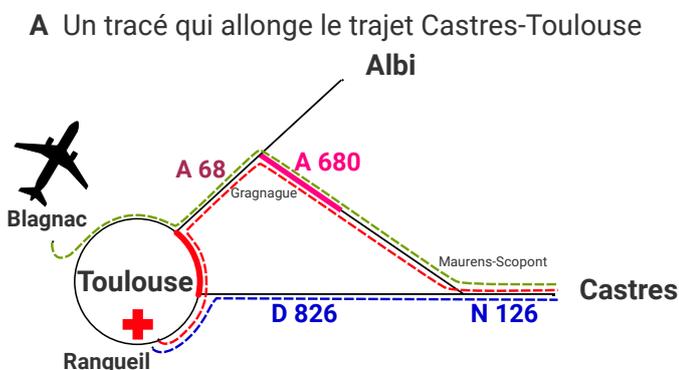


Figure 5: Le tracé problématique de l'A69

En ce qui concerne les urgences médicales et l'accès à Rangueil, invoqué par les acteurs pro-A69, en pratique, par rapport à l'accès via la N126 historique, l'A69 impose un détour vers le nord, puis un temps d'attente en raison des congestions au péage de l'A68, puis de redescendre vers le sud par la rocade Est, qui est fréquemment congestionnée. En revanche, le tracé privilégie les usagers désirant prendre l'avion à Blagnac, puisque par rapport à l'accès historique par la D826, l'accès par l'A68, plus au nord de la rocade, permet d'éviter les congestions de la rocade Est.

45 Magazine 28 minutes, *Chantier de l'A69 : la France a-t-elle encore besoin d'autoroutes ?* Arte, 12 octobre 2023.

<https://www.youtube.com/watch?v=KoQdQqQef9Y>

46 Association Les routes de l'avenir, téléguidée par Pierre Fabre: <https://www.calameo.com/read/006296452a28dc8c7e059>

47 Journal de 20 h, *Autoroute A69 : la bataille des arbres*, TF1, 1er septembre 2023

<https://www.tf1info.fr/player/5d63a5e8-a2b2-4e99-8468-9196e27a8d12/>

3.4 Origines du tracé, objectifs et acteurs bénéficiaires

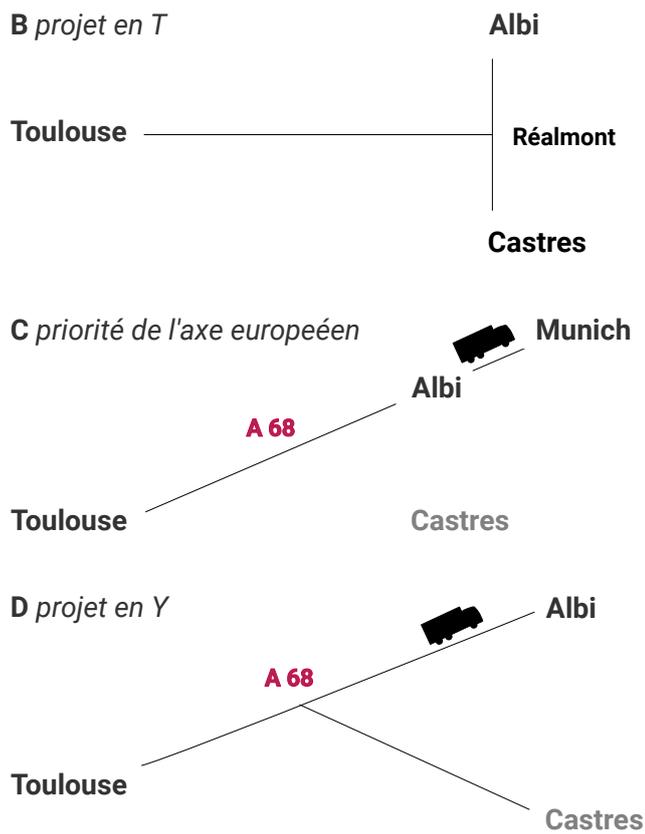


Figure 6: Du projet en T au projet en Y

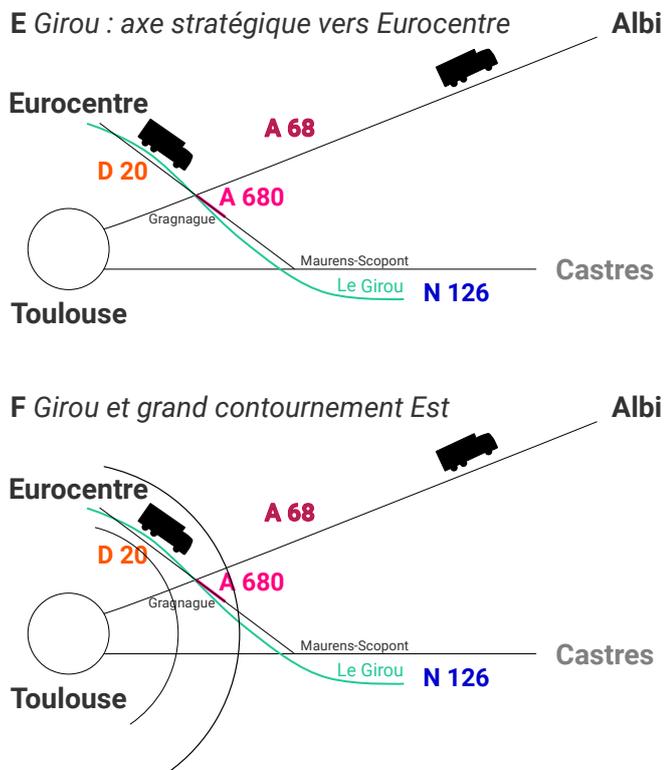


Figure 7: La vallée du Girou comme axe stratégique

L'étiologie du tracé permet de comprendre pourquoi il passe par Gragnague, et en quoi il n'a jamais été conçu pour offrir un gain de temps aux automobilistes castrais désirant se rendre à Toulouse. Avant le projet de l'A68, en 1975, un projet prévoyait une voie rapide de Toulouse à Réalmont, à mi-chemin entre Albi et Castres, qui se diviserait en une voie rapide vers Albi, et une autre vers Castres⁴⁸.

Mais en 1990, c'est le trafic européen (donc principalement le fret routier, puisqu'il est peu plausible qu'un usager utilise sa voiture pour aller de Toulouse à Munich) qui prévaut et il est décidé de réaliser une autoroute passant par Albi pour favoriser le trafic entre Toulouse, Lyon, et l'est de l'Europe, ce qui a pu mener à un désenchantement castrais.

En 1990, le tracé de la bretelle de Verfeil, rejoignant l'A68 à la hauteur de Gragnague était décidé, et en 1991 la DDE de Haute-Garonne envisageait qu'ASF réalise une bretelle Verfeil-Castres, correspondant à l'actuelle A69, ce qui mène au projet en Y, où une bifurcation assez proche de Toulouse sur l'A68 permet de rejoindre Castres.

Si le tracé de l'A68 permet de privilégier le fret routier vers Lyon et Munich, le choix d'un raccordement de l'A680 à l'A68 à la hauteur de Gragnague provient des choix stratégiques⁴⁹ décrits par la DDE de Haute-Garonne en 1991, qui reposent sur trois pôles de développement : Toulouse, Albi, et le centre de fret Eurocentre, au nord de Toulouse, ainsi que sur l'axe stratégique de la vallée du Girou, qui permet justement de relier Gragnague à Eurocentre via la section nord de la D20. Ce lien vers Eurocentre aurait pu être matérialisé par le projet de Grand Contournement Est de Toulouse, mais ce projet a été abandonné le 16 juillet 2008⁵⁰. L'A69 n'était pas conçue pour offrir un gain de temps aux automobilistes castrais devant se rendre à Toulouse, mais pour faciliter le déplacement des poids lourds des entreprises castraises ayant besoin de rejoindre Eurocentre, ce qui explique pourquoi le tracé de l'A69 fait un tel détour pour rejoindre Toulouse, lequel impose aux ambulances en provenance de Castres de subir les congestions du péage de l'A68 et de la rocade Est avant de pouvoir atteindre Rangueil.

48 DREAL, Liaison autoroutière entre Castres et Toulouse – Dossier de concertation , octobre 2007 Version 5

49 Éléments de réflexion sur l'A68 et le développement du secteur Nord-Est. Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne, Service Urbanisme Aménagement, novembre 1991.

50 <https://archives.debatpublic.fr/projet-grand-contournement-autoroutier-toulouse>
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000019203432>

3.5 Sentiment d'enclavement vs frustration face aux limitations de vitesse

En fin de compte, le taux de chômage de la zone d'emploi de Castres-Mazamet est comparable à celui de la zone d'emploi de Toulouse, et ne peut être invoqué comme conséquence d'un enclavement. De même, un sentiment d'enclavement pourrait être crédible s'il y avait une insuffisance de voies entre Castres et Toulouse, et que ces voies étaient congestionnées. Or il existe déjà deux voies historiques majeures entre Castres et Toulouse : au nord, la D112 qui permet de rejoindre le nord de Toulouse à Gramont et la station de métro Balma-Gramont, en passant par Lavaur, et au Sud la N126 historique qui permet de rejoindre le sud de Toulouse à Lasbordes, en passant par Puylaurens. Par ailleurs, la diagonale D20-A680 qui permet de passer de cette liaison sud à l'A68 en suivant le tracé de l'A69 est pratiquement déserte.

Ces constats mènent à comprendre le sentiment d'enclavement invoqué non pas comme une insuffisance de voies ou une congestion des voies existantes, mais comme un sentiment de frustration par rapport à la vitesse : ce qui est souhaité, ce n'est pas de pouvoir rejoindre Toulouse depuis Castres, mais de pouvoir le faire à 130 km/h au lieu de 90 km/h. Et c'est manifestement ce qui est exprimé par l'argument du gain de temps de parcours qu'apporterait l'A69. Cette analyse suggère la nécessité de plutôt faire évoluer la culture de la vitesse dans le Tarn, ce qui serait conforme aux objectifs de réduction des vitesses qu'impose la lutte contre le réchauffement climatique.

4 Ordre trois : estimations et dynamique des puissances

En situation conflictuelle, les acteurs concernés ont une vision stratégique des transformations souhaitées par les autres acteurs, et évaluent chacun la puissance des autres acteurs, c'est-à-dire leurs capacités à imposer ces transformations. Les acteurs ont chacun une vision d'ensemble des transformations souhaitées par les différents acteurs, et les estimations des puissances sont subjectives et relatives à chaque acteur, ce qui peut mener à des sous-estimations, notamment institutionnelles. Par ailleurs, l'évolution des perceptions des puissances est un mécanisme fondamental des dynamiques de mobilisation. L'analyse des puissances permet de comprendre pourquoi le projet autoroutier de l'Est toulousain a pu dans un premier temps voir un certain nombre de réalisations, comme l'A680 et la déviation de Verfeil, et dans un second temps subir un coup d'arrêt ayant surpris l'exécutif.

Des années 1990 jusqu'au début des années 2000, les communes rurales impactées par les projets autoroutiers et les associations locales n'ont pas la puissance nécessaire face à l'influence d'un groupe réalisant des milliards d'euros de chiffre d'affaires⁵¹ ou pour peser dans un processus de décision qui se joue *in fine* à Paris. C'est ce qui explique la réalisation de l'A680 et de la déviation de Verfeil en tant que premiers tronçons de la future A69. Un changement majeur intervient au milieu des années 2000 : avec la démocratisation d'internet, les mouvements associatifs peuvent mieux se développer, accroître leur nombre d'adhérents, et communiquer en direction du public et des institutions, donc peser sur la décision institutionnelle. À cette époque, il restait logique que l'exécutif, qui découvrait à peine Internet, sous-estime initialement la puissance des associations commençant à mener des actions de contre lobbying à un niveau jusque-là réservé aux grands opérateurs économiques. Mais aujourd'hui, les mouvements climatiques et environnementaux exploitent quotidiennement Internet et les réseaux sociaux, et la sous-estimation de leur puissance serait plus difficilement compréhensible.

À partir de 2021, la mobilisation contre l'A69 s'engage dans un cercle vertueux de création de crédibilité et de puissance : le collectif La Voie est Libre⁵² est rejoint par Extinction Rebellion⁵³, puis par le GNSA⁵⁴ et la Confédération Paysanne⁵⁵. La diversité des actions menées (rassemblements, marches, 'écureuils' occupant les arbres, grèves de la faim, ZAD...) entraîne une couverture médiatique importante⁵⁶ qui renforce la crédibilité du mouvement, auquel se joignent de ce fait de

51 3,1 Milliards d'euros en 2024 : <https://www.pierre-fabre.com/fr/notre-groupe/nos-chiffres-cles>

52 <https://www.lvel.fr/>

53 <https://extinctionrebellion.fr/>

54 <https://gnsafrance.org/>

55 <https://www.confederationpaysanne.fr/actu.php?id=14476>

56 <https://reporterre.net/A69>, <https://www.ouest-france.fr/recherche/#!/r/requete=A69&onglet=actualites>, <https://recherche.lefigaro.fr/recherche/A69/>, <https://www.francebleu.fr/theme/autoroute-a69>, <https://www.lemonde.fr/recherche/>

plus en plus d'acteurs, comme Greenpeace, ATTAC, la FSU, Solidaires ou la CGT. Cette dynamique de création de puissance prend une dimension internationale avec la participation de Greta Thunberg et, en février 2024, la mission de Michel Forst, Rapporteur Spécial des Nations Unies sur les défenseurs de l'environnement, dans le cadre d'une enquête sur la répression des militants écologistes en Europe⁵⁷. La mobilisation agit aussi dans le domaine juridique, notamment en saisissant le tribunal administratif de Toulouse, qui invalidera *in fine* les autorisations du chantier.

L'exécutif n'a pas su prévoir ou estimer cette dynamique de création de puissance de la mobilisation contre l'A69 et ne renonce pas à ce projet, et le concessionnaire a engagé les travaux soit sans prévoir que le tribunal administratif de Toulouse les ferait arrêter, soit, selon certains avis⁵⁸, en le prévoyant mais en tentant d'avancer les travaux le plus vite possible pour placer la justice devant un fait accompli. L'exécutif est ainsi désormais confronté à une problématique de coûts irrécupérables, puisque le concessionnaire a probablement dépensé trois cents millions d'Euros dont il entendra sans doute être remboursé⁵⁹ étant donné qu'une autorisation préfectorale lui avait été accordée.

5 La décision stratégique face aux futures menaces

Si la décision du tribunal administratif a suspendu les travaux, les divergences ont en pratique augmenté du fait des réactions de l'exécutif et du lobbying pro-A69, ce qui aura des conséquences tant pour les opérateurs économiques concernés, qu'au plan politico-social, et qu'à l'échelle stratégique, dans un contexte de multiplication des opérations de guerre hybride menées par la Fédération de Russie, dont la composante informationnelle repose tant sur la désinformation que sur l'exploitation des divergences internes des acteurs qu'elle cible.

5.1 L'augmentation des divergences et ses conséquences

Ne pas abandonner ce projet augmenterait la conflictualité déjà intense d'une situation marquée par des violences⁶⁰, notamment celles des milices⁶¹ ayant tenté d'incendier⁶² des ZAD. Deux propositions de loi⁶³ identiques présentées à l'Assemblée⁶⁴ par Jean Terrier et Philippe Bonnacarrère, et au Sénat⁶⁵ par Philippe Folliot, Marie-Lise Housseau et d'autres sénateurs, comportent un article unique visant à valider les arrêtés préfectoraux autorisant les travaux de l'A69 malgré la décision du tribunal administratif. Si elle aboutissait, cette initiative qui a rapidement été critiquée⁶⁶ aurait pour effet de convaincre l'ensemble des mouvements climatiques et environnementaux de l'inutilité du recours au droit, et d'inciter à des modes d'action violents. Par ailleurs, l'utilisation du parlement pour invalider une décision de justice aggraverait les divergences entre citoyens et élus, donc l'abstentionnisme.

En persistant à défendre le projet, et en menaçant de délocaliser ses activités⁶⁷ après la décision du tribunal administratif, le

[search_keywords=A69, https://www.radiofrance.fr/recherche?term=A69](https://www.radiofrance.fr/recherche?term=A69)

57 <https://unric.org/fr/repression-des-militants-ecologistes-une-menace-pour-la-democratie/>

58 https://www.liberation.fr/environnement/biodiversite/arret-du-chantier-de-la69-la-strategie-du-fait-accompli-se-retourne-contre-letat-20250227_EXSBNUYEC5GHPPKCPLFYBN5KDE/

59 <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/a69-la-justice-examine-une-potentielle-suspension-du-chantier-20241125>

60 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/incendie-sur-la-zad-de-l-a-69-l-enquete-elargie-a-des-faits-de-violence-en-reunion-apres-l-agression-subie-par-des-opposants-3018968.html>

61 <https://www.marianne.net/societe/police-et-justice/intimidations-cocktails-molotov-revelations-sur-les-attaques-de-milices-contre-les-opposants-a-l-a69>

62 <https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/deux-tentatives-d-incendie-chez-une-maman-qui-refuse-de-quitter-sa-maison-situee-sur-le-trace-de-la-future-a69-3210621>

63 <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/autoroute/autoroute-a69-des-senateurs-et-deputes-vont-proposer-une-loi-pour-reautoriser-le-chantier-89fb700e-ffec-11ef-889b-49069a321526>

64 https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/17/textes/117b1205_proposition-loi

65 <https://www.senat.fr/leg/pp124-452.html>

66 <https://www.nouvelobs.com/ecologie/20250319.OBS101637/a69-lettre-ouverte-a-ces-elus-qui-se-croient-au-dessus-des-lois.html>

67 <https://reporterre.net/Pour-sauver-l-A69-le-chantage-a-l-emploi-du-groupe-Pierre-Fabre>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/tarn/albi/autoroute-a69-le-groupe-pierre-fabre-menace-de-delocaliser-ses-activites-si-le-chantier-est-annule-les-opposants-denoncent-un-chantage-a-l-emploi-3068845.html>

groupe Pierre Fabre enclenche une logique d'escalade menant à un durcissement des actions, et incite à des campagnes ciblant les marques dermo-cosmétiques⁶⁸ du groupe, comme Ducray, Klorane, Glytone ou Darrow au Brésil. L'extension de ces campagnes à l'échelle internationale⁶⁹ est facilitée par la dynamique de perception des puissances favorable aux mouvements d'opposition à l'A69, attirant toujours plus d'adhésion, sachant par exemple que Greta Thunberg, accompagnée d'une délégation internationale, a participé à des actions à Saïx⁷⁰ ou que le rapporteur spécial des Nations Unies s'est rendu sur place⁷¹. Autres facteurs favorisant l'internationalisation : techniquement, la mobilisation internationale est aujourd'hui significativement facilitée par les progrès de la traduction automatique, et la guerre commerciale initiée par l'administration Trump fragilise les acteurs économiques, qui deviennent plus vulnérables aux opérations informationnelles.

5.2 L'exploitation russe des divergences intra-sociétales dans un cadre stratégique complexe

En se focalisant sur les 300 millions d'euros possiblement déjà dépensés par ATOSCA et en refusant de prendre ses pertes sans considérer le cadre stratégique dans lequel la crise de l'A69 s'inscrit, l'exécutif placerait l'État face à des menaces d'une tout autre magnitude. Le cadre stratégique actuel est particulièrement complexe, puisqu'au risque climatique et de conflictualités liées aux réfugiés climatiques s'ajoute aujourd'hui la menace immédiate du néo-impérialisme russe qui s'appuie désormais sans complexe sur des opérations de guerre hybride visant en particulier à affaiblir ou déstabiliser les pays occidentaux.

Composante majeure de cette guerre hybride, les opérations informationnelles russes exacerberont les divergences intra-sociétales, et exploiteront notamment les divergences entre pro-A69 et climato-dénialistes d'une part, et anti-A69 et organisations climatiques et environnementales d'autre part. Quant au chef de l'État, il pourrait être directement ciblé par l'exploitation d'une suspicion de liens⁷² entre des actionnaires du concessionnaire de l'A69 et le financement politique.

Une première erreur a été de persister à négliger les opérations informationnelles russes en Afrique⁷³, ce qui a causé la fin de la présence militaire française sur le continent. Aujourd'hui, une seconde erreur serait de croire que les opérateurs économiques, comme les distributeurs de carburant ou les câblo-opérateurs, n'y seront pas ciblés. Et une troisième erreur serait de supposer que ces opérations russes n'exploiteront pas les divergences françaises en général, et la crise de l'A69 et la montée des négationnismes climatiques en particulier, pour diviser la société française, miner ses efforts de réarmement et, partant, affaiblir l'Europe.

Pascal Cohet
V1d 21 avril 2025

<https://www.marianne.net/societe/ecologie/si-le-projet-est-abandonne-a69-le-bon-vieux-coup-de-pression-des-laboratoires-pierre-fabre>

<https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/les-opposants-a-l-a69-se-disent-atterres-par-les-menaces-des-laboratoires-pierre-fabre-de-quitter-le-sud-du-tarn-5939053>

68 <https://www.pierre-fabre.com/fr/nos-marques/prendre-soin-des-cheveux>

<https://www.pierre-fabre.com/fr/nos-marques/prendre-soin-de-la-peau>

69 <https://www.pierre-fabre.com/fr/rapport-annuel-2024/presence-monde>

70 <https://www.france24.com/fr/info-en-continu/20240210-greta-thunberg-attendue-sur-la-cabanade-du-tarn-le-rassemblement-interdit-des-anti-a69>

71 <https://unric.org/fr/ecureuils-mobilises-contre-la69-conclusions-du-rapporteur-special-de-lonu/>

72 <https://www.off-investigation.fr/autoroute-a69-un-renvoi-dascenseur-aux-financeurs-de-macron/>

73 <https://www.ifrei.org/article127-Guerre-hybride-et-politique-etrangere-russe>