

Puylaurens, le 17 octobre 2023

## A69 - Autoroute Castres-Verfeil

### ATOSTA présente l'avancement de l'A69 et corrige les contre-vérités

---



L'A69 dans le secteur de Castres ©Atosca

#### L'avancement des travaux

Aujourd'hui, tous corps de métiers confondus (bureaux d'études, entreprises de travaux, usines de fabrication des approvisionnements, etc...), une quarantaine d'entreprises travaillent pour l'A69, représentant plus de 700 personnes. Parmi ces entreprises, plus d'une vingtaine sont des entreprises locales (Bardou, Cazal, Chausson-Carayon, GPT Gannac...). Parmi les équipes, de nombreuses personnes, issues du territoire, ont été formées dans le cadre des clauses d'insertion professionnelle et sont embauchées pour le chantier.

Près de 200 ouvrages sont prévus tout le long de l'autoroute. Tous sont préfabriqués en usines et 5 entreprises ont été mobilisées pour gérer l'approvisionnement de cette commande de grande ampleur : Lagarrigue BTP (Aveyron), Chapsol (usines de Pierrelatte dans la Drôme et de Saint-Astier en Dordogne) et Matière à Brive. Ce choix volontariste de la préfabrication évite la fabrication de béton sur place et limite les transports de matériaux.

#### À mi-octobre, plus de 40% du budget engagés et de nombreux travaux réalisés :

- 90 % des diagnostics archéologiques
- 100 % des 3 bases vies opérationnelles (Puylaurens, Castres, Soual)
- 100 % de la base mécanique (Villeneuve-lès-Lavaur)
- 100 % de la plate-forme de l'usine de production des enrobés installée, le temps des travaux, à Puylaurens

- 60 % des ponts inférieurs (hors ouvrages pour l'environnement)
- 20 % des ponts supérieurs (hors ouvrages pour l'environnement)
- 60 % des ouvrages pour l'environnement
- 40 % des ouvrages hydrauliques
- 98 % des déboisements alignements d'arbres
- 70 % des zones de chantier clôturées
- 40 % travaux de décapage et de préparation de l'assise

## Un mensonge, une vérité

En préambule, Atosca indique que le dossier de demande d'autorisation environnementale ainsi que l'arrêté d'autorisation signé par les préfets de la Haute-Garonne et du Tarn sont librement consultables sur son site Internet : <https://www.a69-atosca.fr/dossier-presente-lors-lenquete-publique-environnementale-est-ligne/>

Atosca rappelle poursuivre le dialogue transparent avec toutes les parties prenantes concernées (collectivités, acteurs des mondes économique et agricole, syndicats, associations et collectifs de protection de la nature...), notamment dans le cadre des Comités de suivi des mesures compensatoires (CSMC).

- « *Raser des milliers d'arbres* »  
Atosca est engagée sur une stratégie de repeuplement forestier et de restauration des zones humides. **Les mesures compensatoires représentent 5,8 M€ en phase de construction et 9,6 M€ en phase d'exploitation.** Pour chaque arbre et arbustes impacté par le projet, 5 fois plus d'arbres et arbustes seront replantés dans le cadre de cette stratégie de repeuplement forestier.
- « *Détruire l'habitat d'espèces protégées* »  
**Aucune espèce endémique n'a été répertoriée sur le tracé.** Il n'y a donc aucune contre-indication à faciliter la circulation des animaux sans craindre qu'une espèce disparaisse de la région.
- « *Bitumer environ 400 hectares de terres agricoles* »  
**L'artificialisation nette du projet ne sera en réalité que de 100 ha,** l'écart s'expliquant par la renaturation des dépendances vertes après les travaux sur 200 ha.
- « *Faible affluence de la future autoroute (6 000 jours vs. capacité de 40 000 passages avec l'infrastructure)* »  
L'enjeu est d'éviter la saturation de la RN, de réduire l'accidentologie et de contribuer au développement du territoire avec une nécessaire montée en charge de l'autoroute au fil des années, et de réduire les nuisances pour les riverains des villages traversés. **Nous ne construisons pas une autoroute pour les cinq prochaines années, mais pour les cinquante prochaines années.**

Nos études de trafic confirment les études trafic de la DUP : environ 9 000 Véhicules Légers par jour et 800 Poids Lourds par jour.

Le réaménagement de la RN126, projet étudié dans le passé, au-delà de l'impact environnemental et foncier qui serait significatif, n'apporterait absolument pas le même

niveau de service. En termes de sécurité par exemple, une augmentation de la vitesse possible augmenterait encore les risques d'accidents graves.

- « *Avis négatif de l'autorité environnementale* »  
 Il ne s'agit pas d'un avis négatif mais d'un avis consultatif incluant des recommandations de l'autorité environnementale. Atosca s'est engagée à prendre en compte les recommandations, ce qui a conduit à **un avis favorable à l'unanimité des 7 commissaires enquêteurs, et à un projet final plus ambitieux encore que celui de la DUP de 2006.**
- « *Avis défavorable du CNPN le 12 septembre 2022, le dossier étant « en contradiction avec les engagements nationaux en matière de lutte contre le changement climatique, d'objectif du « zéro artificialisation nette » et du zéro perte nette de biodiversité », ce qui satisfait les associations opposées au projet.* »  
 Il s'agit d'un avis consultatif. **Ce projet a été placé comme prioritaire par la loi d'orientation des mobilités de 2018.** Le porteur de projet a déjà engagé une stratégie de repeuplement forestier à due concurrence de l'impact du projet sur la forêt. L'artificialisation nette du projet ne sera en réalité que de 100 ha, l'écart s'expliquant par la renaturation des dépendances après les travaux sur 200 ha. **De la même manière, le projet prévoit la restauration de deux fois plus de zones humides que celles qui préexistaient sur le tracé (55 ha contre 22,5 ha).**
- « *Le projet est trop vieux, il a été acté en 2006* »  
 Le projet a été acté en 2006 mais **revu à l'aune des évolutions techniques, technologiques, réglementaires, énergétiques et environnementales de 2023.** C'est ce qui explique la révision à la hausse des ambitions portées par la DUP (qui est récente de 2018), qui se traduit par exemple par la suppression des piles du viaduc de l'Agout, l'accompagnement fort pour une transition vers des véhicules à très faible émission de GES ou encore l'augmentation de 3 à 8 km de protections acoustiques, la réduction de l'emprise du projet de 80 ha de terres agricoles et naturelles ainsi préservées.
- « *Les gains de temps sont surestimés* » - Commissariat général à l'investissement  
 Aucune autre alternative (modernisation de la ligne ferroviaire, élargissement de la route nationale) ne permet une desserte complète du territoire et une réduction de temps de trajet aussi importante que celle offerte par ce projet d'A69, dont il est confirmé **qu'il s'agit bien d'une amélioration de 25 min du temps de parcours (et jusqu'à 35 min aux heures de saturation).**
- « *Le prix du futur péage est exorbitant* »  
**Le trajet plein tarif Verfeil / Castres est de 6,77 €, soit 13,54 € pour 1 A/R, ce qui représente 0,12 centimes le km et place l'A69 parmi les moins chères des autoroutes récemment mises en services.** ATOSCA, dans son contrat avec l'État, s'est par ailleurs engagée à mettre en place une politique de prix attractifs, visant à favoriser les mobilités dites « propres » ainsi que les usagers fréquents. **Des abonnements pour les usagers fréquents offriront des réductions de 30 à 70% et pourront atteindre 76% pour les véhicules « propres ».** Les recettes contribueront à financer l'ensemble des investissements en matière de compensation écologique du projet.

- « 90% des habitants sont contre ce projet »

Il s'agit de contributions formulées lors de l'enquête publique qui s'est déroulée fin 2022/début 2023 et dont l'objet n'était pas de se prononcer pour ou contre le projet puisque l'utilité publique a été actée en 2018, après de larges phases de débats, consultations et d'enquêtes publiques. Ce chiffre n'est en aucun cas le résultat d'un sondage représentatif de la population du Tarn. Un sondage réalisé par un institut national reconnu (Odoxa) et **validé par la commission nationale des sondages a souligné que 75% des Sud Tarnais étaient favorables à ce projet**. En outre, Atosca rappelle que le chiffre de 90% est le résultat d'une cyberpétition signée par plus de 2 200 personnes résidant hors du Tarn (y compris à l'étranger).

- « 450 M€ payés par les impôts »

C'est justement pour ne pas faire peser le coût de la construction sur les citoyens que l'État a choisi Atosca pour construire et exploiter l'A69. Ce principe de mise en concession a été déclaré d'utilité publique en 2018. L'autoroute est financée par les usagers, donc par ceux et celles qui utilisent l'autoroute.

## Les chiffres clés

- **450 M€** : montant de l'opération
- **53 km** dont **44 km** de tracé neuf et **9 km** de section réaménagés
- **23%** de l'investissement total consacrés à la préservation de l'environnement
- **8 km** de protections acoustiques
- **35 bassins** pour protéger la ressource en eau
- **55 ha de zones humides restaurées** (contre 20 ha impactées)
- **300 ha** de surfaces agricoles et naturelles sont acquis pour créer l'A69. In fine, seulement **100 hectares** seront artificialisés par la mise en œuvre pour réaliser les chaussées de l'A69. La différence, **soit 200 hectares**, constitue des dépendances vertes, c'est-à-dire des terres naturelles dont certaines d'entre elles, seront redonnées à l'agriculture et d'autres, constitueront des réservoirs de biodiversité au sein desquelles la faune et la flore pourront continuer à se développer.
- **200 ouvrages** sont construits pour assurer la transparence de l'autoroute
- **1 000 emplois** créés en priorité au service des habitants de proximité
- **50 M€** de travaux réservés aux entreprises locales
- **10%** des heures travaillées consacrés à l'insertion
- **75% des habitants du Tarn Sud sont favorables à l'autoroute A69**

Pour découvrir l'intégralité des résultats, c'est [ici](#)

## À propos de l'A69



L'autoroute A69 est un maillon essentiel pour les déplacements en Occitanie. Lien entre la rocade de Castres et l'autoroute A680, elle répond notamment aux besoins de désenclavement et de développement du bassin de vie et d'emploi de Castres et Mazamet, en offrant un haut niveau de service aux usagers qui l'emprunteront.

L'A69 est une opération classée priorité nationale qui figure parmi les priorités identifiées dans la Loi d'orientation des mobilités promulguée par le ministère de la Transition écologique et déclarée d'Utilité Publique le 19 juillet 2018.

Plus d'informations sur [www.a69-atosca.fr](http://www.a69-atosca.fr)

Contact presse : [contactpresse@a69-atosca.fr](mailto:contactpresse@a69-atosca.fr)